LE VIE D'ITALIA

RIVISTA MENSILE DELLA CONSOCIAZIONE TURISTICA ITALIANA

ANNO XLVI - NUMERO 9 SETTEMBRE 1940 - XVIII E. F.

Le palle per tennis Pirelli, adottate ufficialmente dalla Federazione Italiana Tennis, rivaleggiano sui campi esteri con quelle delle più quotate marche straniere.
PALLE PER TENNIS Pirelli

ANNO XLVI
1940-XVIII

LE VIE D'ITALIA

Numero 9
SETTEMBRE

SOMMARIO

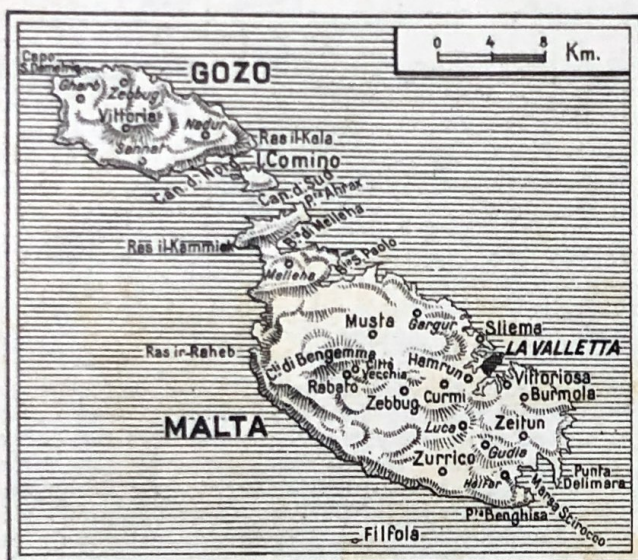
In copertina: *Vicolo di Varigotti*. Dipinto di Edgardo Rossaro.

ABBONAMENTO A "LE VIE D'ITALIA"
Italia, Impero, Albania, Possedimenti e Colonie: Abbon. annuo L. **26** (Estero L. **46**)
Abbonamento semestrale L. **13** (Estero L. **23**)
Per i versamenti nel Regno: CONTO CORRENTE POSTALE N. 3/98 MILANO

CONSOCIAZIONE TURISTICA ITALIANA – CORSO ITALIA, 10 – MILANO

LA NOSTRA GUERRA

LUGLIO

17 – Il Quartier Generale delle F. A. comunica che un nostro sommergibile ha affondato una grossa nave cisterna nel Mediterraneo Orientale. In combattimento aereo su Malta i nostri caccia hanno abbattuto due apparecchi nemici, con la perdita di un nostro velivolo. Nuovo ed efficace bombardamento del porto di Alessandria, di aeroporti e baraccamenti a Marsa Matruh e a Sidi Barrani in Africa Settentrionale, senza alcuna perdita da parte nostra. Una cinquantina di carri armati nemici, diretti all'assalto delle nostre posizioni a Nord della ridotta Capuzzo, sono stati respinti dai nostri.

Ripetuti attacchi notturni dall'aria, tentati dal nemico su Tobruch, non hanno avuto alcun risultato. In Africa Orientale nostre bande indigene hanno occupato Ghezan, nella regione di Kurmuk, catturando armi ed una bandiera britannica. La popolazione ha entusiasticamente accolto i liberatori. Nel Kenia abbiamo occupato Moiale inglese. Lievissimi danni recati da incursioni aeree nemiche su Agordat, Asmara ed Assab: un velivolo inglese abbattuto. Un nostro sommergibile non ha fatto ritorno alla base.

18 – Il Quartier Generale delle F. A. dà notizia di nostri efficaci bombardamenti nella zona di Marsa Matruh (Africa Settentrionale), senza alcuna perdita di nostri apparecchi. In Africa Orientale, il nemico, ritiratosi da Moiale, è stato inseguito verso Buna, mentre la nostra Aviazione sbandava, mitragliandole, autocolonne in fuga. Sono stati catturati autocarri, armi e munizioni. Nostri aerei hanno bombardato, con evidenti risultati, il campo di aviazione di Wajir, mentre apparecchi nemici non sono riusciti a recar danni al nostro campo di Agordat: uno di essi è stato abbattuto.

19 – Il bollettino del Quartier Generale delle F. A. reca: una nostra formazione aerea ha raggiunto le basi di Gibilterra dopo 3200 km. di volo ostacolato dalle condizioni atmosferiche, ed ha bombardato, con sicuri effetti, l'arsenale e gli altri obiettivi militari, senza alcuna perdita di nostri apparecchi; un piroscafo nemico nel canale di Sicilia è stato colpito da bombe e abbandonato alla deriva dall'equipaggio; nel Mediterraneo Orientale un sommergibile nemico è stato affondato.

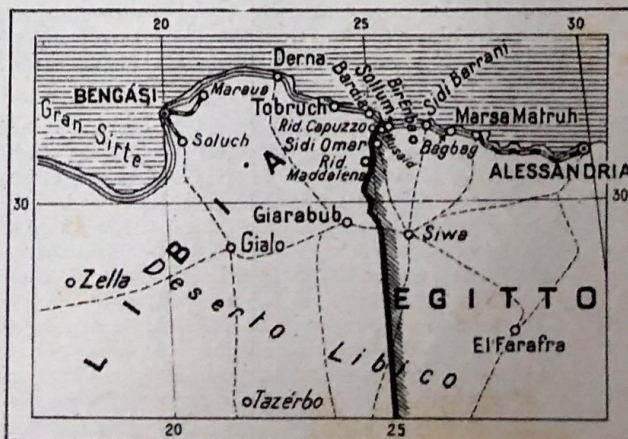
– Il conte Ciano assiste alla storica seduta del Reichstag a Berlino, nella quale il Führer rende omaggio al genio del Duce e riconosce ampiamente l'alto contributo dell'Italia alla guerra comune, mentre ammonisce l'Inghilterra a desistere dal suo atteggiamento di predominio e a indursi a migliori consigli, prima che sia troppo tardi. Ma il Governo britannico risponde, a mezzo del ministro Halifax, di voler continuare la guerra.

20 – Il Quartier Generale delle F. A. comunica che presso l'isola di Candia si è svolto all'alba un combattimento di tre ore fra i nostri incrociatori leggeri «Giovanni dalle Bande Nere» e «Bartolomeo Colleoni», di 5000 tonnellate, ed una squadra inglese di 2 incrociatori di 10.000 e 7000 tonnellate e 4 cacciatorpediniere. Nonostante la superiorità delle sue forze, gravi danni sono stati inflitti al nemico. L'incrociatore «Bartolomeo Colleoni» è affondato combattendo strenuamente: buona parte del suo equipaggio è salvo. Nostri aerei hanno raggiunto e bombardato efficacemente gli incrociatori nemici, senza perdite da parte nostra, mentre una nave nemica è affondata.

– Dalle ore 12 alle 13.15 si è svolto a Berlino, nel Palazzo della Cancelleria, un importante colloquio tra il Führer e il nostro Ministro degli Esteri conte Ciano.

21 – Il Quartier Generale delle F. A. rende noto che nostri aerei hanno eseguito un efficace bombardamento notturno a bassa quota sul silurificio di Malta, provocando vasti incendi, senza subire alcuna perdita. Un velivolo inglese abbattuto nell'Africa Settentrionale e i tre uomini dell'equipaggio fatti prigionieri. In Africa Orientale, efficaci bombardamenti della base aero-navale nemica di Bèrbera e di posizioni inglesi nella zona di Kurmuk (Sudan Anglo-Egiziano), con la perdita di un solo nostro velivolo.

– Cordiali messaggi sono scambiati tra il Duce e il Führer.

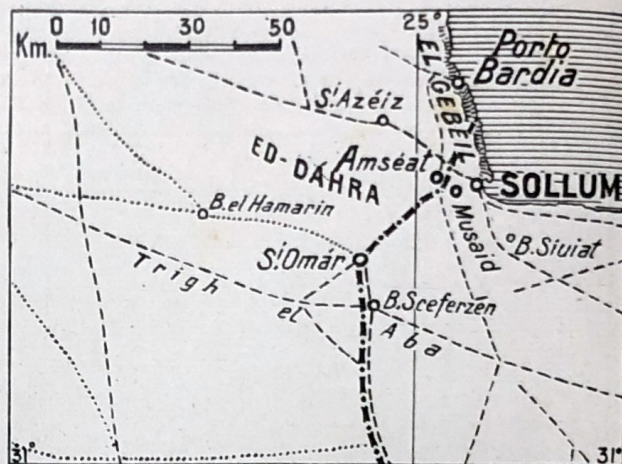
22 – Il Quartier Generale delle F. A. comunica che nei combattimenti aero-navali dell'8 e del 13 luglio non furono colpite soltanto la nave portaerei «Ark Royal» e la nave da battaglia «Hood», ma anche un'altra nave da battaglia del tipo «Warspite» (31 mila tonn.) e gli incrociatori «Gloucester» (10 mila tonn.) e «Arethusa» (5200 tonn.), con sensibili perdite negli equipaggi. Un velivolo nemico, che aveva tentato di mitragliare l'equipaggio di un nostro apparecchio sceso in mare

per avaria ai motori, è stato abbattuto in fiamme dai nostri caccia, e il suo equipaggio, sceso in mare col paracadute, è stato tratto in salvo e fatto prigioniero da un nostro idrovolante. In Africa Settentrionale intensi bombardamenti della nostra aviazione sulle basi nemiche di Sidi Barrani e Marsa Matruh. In Africa Orientale, apparecchi e truppe inglesi bombardati e mitragliati sulle basi di Buna e di Wajir, dove un velivolo nemico da caccia è stato abbattuto. Nessuna perdita da parte nostra. Incursioni aeree nemiche su Asmara, senza danni nè vittime.

23 – Il Quartier Generale delle F. A. dà notizia di nostri efficaci bombardamenti al confine egiziano, nella zona di Marsa Matruh e Sidi Barrani, senza alcuna nostra perdita. In Africa Orientale, nuovi riusciti bombardamenti della nostra Aviazione su Wajir, mentre il nemico ha iterato azioni aeree su Dire Daua, senza recar danni e uccidendo soltanto un indigeno.

24 – Il Quartier Generale delle F. A. dà notizia che un cacciatorpediniere australiano e un sommergibile inglese sono stati affondati nel Mediterraneo Orientale da un nostro sommergibile. Una nostra formazione da caccia ha colpito depositi di carburante nella base navale di Malta, provocando numerosi incendi. Nell'Africa Settentrionale due velivoli da caccia nemici abbattuti. Un'incursione aerea notturna del nemico, segnalata da Gaeta, ha messo in moto a due riprese la difesa antiaerea di Roma. Nessun lancio di bombe; due morti e qualche ferito da schegge.

25 – Il Quartiere Generale delle F. A. annunzia che nostre formazioni aeree hanno bombardato efficacemente la base navale di Alessandria e il centro petrolifero di Caifa, incendiando depositi e raffinerie, senza alcuna perdita di nostri apparecchi. Un quadrimotore inglese colpito e gravemente danneggiato nel cielo di Malta dalla nostra caccia. In Africa Settentrionale tre velivoli inglesi abbattuti durante un tentativo di incursione nemica su Bardia. Un nostro velivolo non è rientrato. In Africa Occidentale un altro aereo nemico abbattuto su Massaua; treni e depositi nemici bombardati da nostri aerei nella stazione di Ghedaref (Sudan). Un nostro sottomarino non è ritornato alla base.

26 – Il Quartier Generale delle F. A. comunica che Gibilterra è stata nuovamente ed efficacemente bombardata da una nostra formazione aerea, la quale è rientrata senza alcuna perdita alle sue basi. In Africa Settentrionale un apparecchio nemico è stato abbattuto durante un'incursione su Derna: alcune vittime e danni di scarsa importanza. I danni prodotti dal bombardamento degli impianti petroliferi di Caifa sono, per ammissione degli Inglesi, rilevanti.

27 – Il Quartier Generale delle F. A. annunzia un nuovo violento bombardamento della base navale di Malta. Oltre al velivolo segnalato nel Bollettino precedente come abbattuto in Africa Settentrionale, è pure stato distrutto un secondo aeroplano dello stesso tipo.

28 – Il Quartier Generale delle F. A. dà notizia di un bombardamento della base navale di Alessandria. Nell'Africa Settentrionale, nostre fortunate incursioni oltre il confine cirenaico: sono state catturate 4 autoblinde ed altre 6 seriamente danneggiate. Nostre formazioni aeree hanno sottoposto nel Mediterraneo Orientale grosse unità della flotta inglese ad efficacissimi bombardamenti. A Bumbade, uscita del Nilo Azzurro dal territorio dell'Impero, una nostra banda ha battuto un forte nucleo avversario, infliggendogli gravi perdite.

29 – Il Quartier Generale delle F. A. comunica che oltre il confine cirenaico nostre formazioni aeree hanno

mitragliato e spezzonato autoblinde nemiche colpendone molte gravemente. In combattimento aereo sono stati abbattuti due velivoli nemici; due nostri velivoli non sono rientrati.

30 – Il Quartier Generale delle F. A. annunzia che durante l'intera giornata numerose nostre formazioni aeree hanno bombardato nel Mediterraneo Orientale un convoglio nemico in movimento e scortato da navi da guerra: diverse unità inglesi sono state seriamente colpite, una incendiata. In un combattimento tra i nostri bombardieri e la caccia nemica, un velivolo inglese è stato abbattuto. Un nostro aeroplano non è rientrato. Nell'Africa Orientale è stata ampliata la nostra occupazione di Kurmuk e catturata una colonna nemica di rifornimenti. È stato altresì da noi efficacemente bombardato il porto di Aden e colpita in pieno una nave.

31 – Il Quartier Generale delle F. A. comunica che la nostra Aviazione ha nuovamente bombardato il porto di Aden, colpendo in pieno due navi e un deposito di carburante. La nostra difesa antiaerea ha abbattuto un apparecchio da bombardamento nemico durante una tentata incursione aerea su Assab.

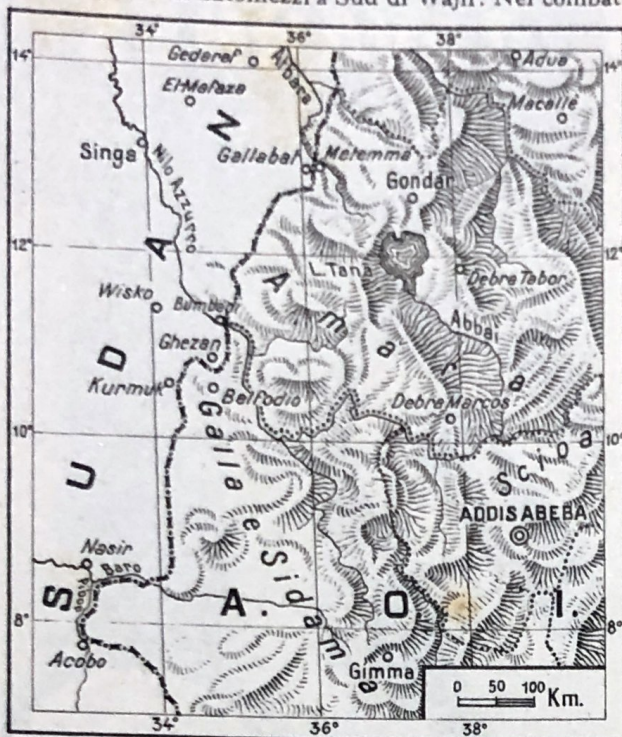
AGOSTO.

1 – Il Quartier Generale delle F. A. annunzia che nell'azione aerea del 28 luglio contro unità navali nel Mediterraneo Orientale è stato affondato un cacciatorpediniere inglese. Durante una ricognizione aerea su Malta i nostri caccia hanno abbattuto due velivoli nemici; un nostro aeroplano non è rientrato. Nell'Africa Orientale nostre efficaci azioni aeree a Wajir e al campo d'aviazione di Buna, dove tre apparecchi sono stati colpiti e danneggiati. Il nemico ha gettato bombe su Cassala, con lievi danni.

2 – Il Quartier Generale delle F. A. comunica che una squadra navale nemica proveniente da Gibilterra è stata raggiunta da nostre formazioni aeree a sud dell'isola di Formentera (Baleari) e violentemente bombardata. Risultano sicuramente colpite alcune unità, tra cui una nave da battaglia, quest'ultima con visibile incendio a bordo. Un nostro velivolo non è rientrato. Nella notte, il nostro cacciatorpediniere « Vivaldi » ha affondato con azione di speronamento e quindi con siluro, nel centro del Mare Jonio, il sommergibile inglese « Oswald » (1500 tonn.). Dell'equipaggio, composto di 55 uomini, il « Vivaldi » ne ha fatti prigionieri 52, tra i quali il comandante. Nell'Africa Orientale la nostra Aviazione ha bombardato Butana (Sudan) e nella zona di Cassala ha spezzonato un reparto di autoblinde, distruggendone otto. Nostri elementi hanno occupato Debel, a 45 chilometri a Sud di Moiale, infliggendo gravi perdite al nemico. L'aviazione nemica ha bombardato Dire Daua, Javello, Asmara e Massaua: due morti, alcuni feriti e lievi danni materiali. Due velivoli nemici sono stati abbattuti dalla nostra caccia.

3 – Il Quartier Generale delle F. A. afferma risultare da sicuri accertamenti che l'incendio provocato a Caifa dal nostro ultimo bombardamento era ancora attivo dopo 3 giorni. Nel Sudan nostri aerei hanno bombardato gli impianti ferroviari di Porto Sudan, incendiando un deposito e il campo d'aviazione di Ghebeit, dove sono stati causati gravi danni e colpiti al suolo una decina di velivoli. Nel Kenia, nei pressi di Buna, sono stati bombardati e mitragliati concentramenti di truppe e di automezzi. Nell'Africa Settentrionale, velivoli nemici hanno effettuato una incursione a Bardia: alcune perdite fra le truppe. Durante una incursione nemica sul campo di aviazione di Cagliari, che ha causato un morto e tre feriti e lievissimi danni materiali, sono stati abbattuti due velivoli nemici.

4 – Il Quartier Generale delle F. A. comunica che nell'Africa Orientale le nostre squadriglie hanno bombardato, nel Sudan, Erkowit e gli aeroporti di Summit e di Haiya, dove è stata incendiata una grande aviorimessa. È stato inoltre colpito il bivio ferroviario di Haiya. Nel Kenia è stato bombardato un parco di automezzi a Sud di Wajir. Nel combat-

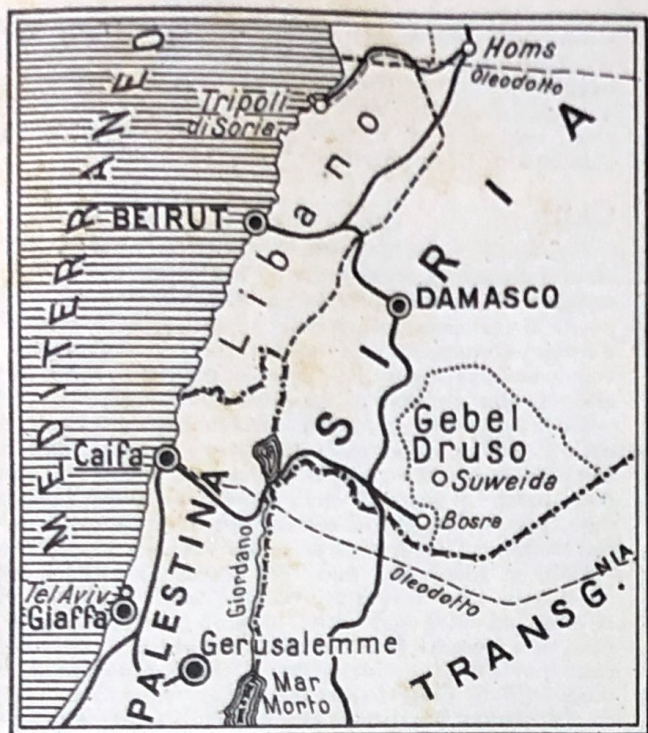
timento di Debel, segnalato nel Bollettino del 2 agosto, il nemico ha lasciato davanti alle nostre posizioni 64 morti, tra i quali 3 ufficiali; il gagliardetto del 6° battaglione K. A. R. è stato catturato. Nella Somalia inglese è stato efficacemente bombardato il porto di Zeila. Un nostro velivolo non è rientrato. Una incursione aerea nemica sul porto di Derna, in Africa Settentrionale, ha causato lievissimi danni. Un nostro sommergibile non ha fatto ritorno alla sua base.

5 – Il Quartier Generale delle F. A. annunzia che nell'Africa Settentrionale una nostra formazione di velivoli d'assalto e da caccia ha impegnato un vivacissimo combattimento contro una numerosa formazione nemica che tentava bombardare nostre truppe libiche in movimento al confine cirenaico: nella strenua lotta sono stati da noi abbattuti dieci velivoli avversari e sono stati inoltre colpiti e incendiati altrettanti automezzi. Un altro velivolo da caccia inglese è stato abbattuto dai nostri bombardieri, durante un efficace bombardamento nei pressi di Marsa Matruh. Nell'Africa Orientale è stato respinto, col concorso della popolazione, un attacco in forze del nemico a Namaraput, al confine dell'alto Sudan, sul Lago Rodolfo. Una nostra formazione aerea ha bombardato il porto di Berbera, colpendo in pieno una nave. Un'incursione aerea nemica su Massaua ha causato lievi danni al porto, quattro morti e una trentina di feriti: due, probabilmente tre velivoli nemici sono stati abbattuti. Anche a Cassala è stato abbattuto un velivolo nemico.

6 – Il Quartier Generale delle F. A. comunica che durante una ricognizione offensiva nel cielo di Malta la nostra caccia ha impegnato combattimento con la caccia avversaria, abbattendo un velivolo nemico. Nell'Africa Settentrionale, durante uno scontro oltre il confine cirenaico, il nemico è stato posto in fuga e ha lasciato nelle nostre mani due carri armati; due altri sono stati distrutti. Nell'Africa Orientale un nostro velivolo da ricognizione non è rientrato.

7 – Il Quartier Generale delle F. A. annuncia che nostre formazioni aeree hanno per la terza volta bombardato il centro petrolifero di Caifa, incendiando altri serbatoi di carburante e colpendo gli impianti del porto. Tutti i nostri velivoli sono rientrati. Secondo notizie da fonte attendibile, l'incendio provocato dal primo bombardamento di Caifa è durato parecchi giorni. Nell'Africa Settentrionale sono stati bombardati attendamenti nemici a Sud di Sollum e la ferrovia Alessandria-Marsa Matruh. Un quadrimotore inglese è stato abbattuto dalla nostra caccia dinanzi a Tobruch: l'equipaggio, composto di otto uomini, tra cui tre ufficiali, è stato fatto prigioniero. Nell'Africa Orientale sono state efficacemente bombardate le basi aero-navali di Aden e di Berbera e abbattuto un apparecchio nemico. Nostre colonne hanno varcato in diversi punti la frontiera della Somalia britannica.

8 – Il Quartier Generale delle F. A. comunica che una delle nostre colonne che avevano varcato la frontiera della Somalia Britannica è giunta al mare e ha occupato Zeila. Nell'Africa Orientale nostre formazioni da bombardamento hanno attaccato l'aeroporto di Wajir, distruggendo al suolo tre apparecchi e provocando gravi danni e incendi negli impianti della base; un aereo da caccia avversario è stato abbattuto in combattimento. Incursioni aeree nemiche su Dire Daua e Massaua hanno recato danni non importanti. Nel Mediterraneo Orientale un convoglio nemico di cinque piroscafi, scortato da navi da guerra, è stato bombardato dalla nostra aviazione; due piroscafi sono stati colpiti e seriamente danneggiati.

9 – Il Quartier Generale delle F. A. annuncia che nell'Africa Settentrionale, al confine cirenaico, sedici nostri velivoli da caccia, impegnato un furioso combattimento contro ventisette velivoli inglesi, sono riusciti ad abbatterne cinque. Dei nostri, due non hanno fatto ritorno alla base. Nella Somalia Britannica le nostre truppe hanno occupato Hargeisa.

10 – Il Quartier Generale delle F. A. comunica risultare da fonte certa che nell'attacco aereo effettuato da nostre unità da bombardamento il giorno 1 agosto la nave da battaglia «Resolution» ha riportato gravi avarie, specialmente alla torre di poppa. È stato inoltre seriamente danneggiato un cacciatorpediniere. Nell'Africa Settentrionale sono stati efficacemente bombardati da nostre formazioni aeree lo scalo ferroviario di Marsa Matruh, concentramenti di mezzi meccanizzati e posizioni nemiche a Sidi Barrani. Nell'Africa Orientale le nostre truppe, con rapida marcia, hanno occupato e oltrepassato Adueina, nella Somalia Britannica. La nostra Aviazione ha effettuato una incursione sul porto e sull'aeroporto di Berbera, colpendo una nave e incendiando due velivoli. Automezzi nemici sono stati spezzonati a Buna. Inefficaci incursioni aeree sono state effettuate dal nemico su Harar, Massaua e Gura.

11 – Il Quartier Generale delle F. A. annuncia che nella Somalia Britannica le nostre truppe, proseguendo nella loro avanzata, hanno preso contatto col grosso del nemico.

12 – Il Quartier Generale delle F. A. comunica che il primo urto col grosso delle forze nemiche che difendono la Somalia Britannica ebbe inizio alle ore 13 del giorno 11 con l'attacco delle nostre forze e si è sviluppato nel giorno successivo con una serie di aspri combattimenti nella zona di Adadleh, che è stata occupata. La battaglia continua. Abbiamo nella zona stessa abbattuto un « Blenheim », perdendo, durante la battaglia, un nostro velivolo.
Formazioni di nostri bombardieri hanno colpito depositi di carburante a Malta, provocando grandi incendi.

L'armistizio.

Più volte, nel corso di queste ultime settimane, la stampa italiana e quella tedesca hanno dovuto richiamare i giornali francesi ad una più realistica valutazione del preciso significato della parola *armistizio*.

Malizie, ipocrisie e tanto meno larvati atti di forza non possono modificare le condizioni di un armistizio, un istituto che, nel diritto bellico, ha norme e sanzioni inequivocabili.

Nella dottrina l'armistizio è definito l'accordo che i comandanti di eserciti nemici, autorizzati dai loro Governi, stipulano per far cessare le azioni militari. Giuridicamente, la definizione non è molto esatta, perché nel contraente, in uno almeno di essi, manca la libertà del consenso, base di ogni contratto. Nell'armistizio il vinto si mette semplicemente alla mercé del vincitore e ne accetta le imposizioni.

In effetti, l'armistizio non fa cessare lo stato di guerra, né provvede al futuro stato di pace, per il quale deve intervenire un trattato. Questo, ove liberamente accettato, impegna le parti. Finché il trattato non sia stato firmato ed ove non sia diversamente disposto, i belligeranti possono in qualunque momento riprendere le ostilità.

Non è questa l'ora di filosofare sui limiti dei poteri del vincitore sul vinto. Chi voglia illuminarsi in materia può leggere le celeberrime pagine « Del diritto della guerra e della pace » dell'olandese Ugo Grozio (Hugo de Groot: 1583-1645). Qui basti richiamarci ai testi del diritto internazionale che regolano la materia.

La IV Convenzione dell'Aja sulle « Leggi e gli usi della guerra terrestre » contiene un *Annesso* nel quale è com-

preso il Capo V (art. 36 e seg.) dal titolo *Dell'armistizio*.

« Art. 36: L'armistizio sospende le operazioni di guerra. Se la durata di esso non è determinata, le parti belligeranti possono riprendere in qualunque momento le operazioni, purchè il nemico ne sia avvertito nel tempo stabilito, conformemente alle condizioni dell'armistizio.

Art. 38: L'armistizio deve essere notificato ufficialmente ed in tempo utile alle autorità competenti ed alle truppe. Le ostilità sono sospese immediatamente dopo la notificazione ed al termine fissato.

Art. 40: Ogni grave infrazione dell'armistizio, commessa da una delle parti, dà diritto all'altra di denunciarlo, ed anche, in casi di urgenza, di riprendere immediatamente le ostilità.

La violazione delle clausole dell'armistizio, ad opera di privati (*par des particuliers*) che agiscano di loro propria iniziativa, dà soltanto diritto a reclamare la punizione dei colpevoli e, ove ne sia il caso, una indennità per le perdite subite ».

Aden.

La conquista di Aden da parte dell'Inghilterra non risale ad un'epoca remota, ma soltanto a poco più di cento anni: ed anch'essa può essere considerata in realtà più come un atto di predoni che come una vera e propria occupazione militare.

Fin dal 1836 il Soprintendente della Marina indiana aveva presentato al Governo di Bombay una serie di osservazioni nelle quali si lamentava che le coste dell'Arabia e dell'Abissinia fossero malsicure e che, in più di un caso, il Sultano di Lahadj, a cui apparteneva Aden, si era regolato con i navigatori alla stregua di un autentico pirata.

Un tale stato di cose fece intravedere agli Inglesi l'occasione per muovere rappresaglie e per impadronirsi di quell'importante città orientale.

Nel dicembre 1836, infatti, un naviglio di 250 tonnellate, il *Dériah-Doulet*, appartenente alla madre del nabab di Madras, aveva fatto vela da Calcutta con un carico di riso, di zucchero e di farina indirizzato a un mercante di Gedda. Tutto l'equipaggio era composto di Indiani.

La traversata era proceduta benissimo e nessun incidente si era verificato a bordo, eccettuata la sostituzione del comandante della nave che l'incaricato della Compagnia delle Indie, pure a bordo, aveva preteso, senza una ragione apparente.

In vista di Aden, infatti, il 17 febbraio 1837, l'improvvisato capitano permise che la nave fosse letteralmente svaligiata, dalla ciurma, con grave oltraggio alla bandiera britannica.

I rapporti del tempo sono espliciti al riguardo. Essi dicono testualmente: « Essendo già stata intenzione dell'ultimo governatore di Bombay, sir R. Grant, di occupare Aden, porto molto utile alla navigazione a vapore, si ritiene opportuno non lasciarsi sfuggire la presente buona occasione di porre le mani su questo territorio situato nel punto medio tra Suez e Bombay e distante in linea d'acqua meno di 100 miglia dall'imboccatura del Mar Rosso. Come è noto, Aden si trova di fronte all'isola Perim, a 145 miglia da Mokha, ed è costituita da un promontorio roccioso di ben 1776 piedi di altezza. Ad oriente ha una pianura di tre miglia circa di circonferenza, entro cui sorge la città nuova, fabbricata sulle rovine dell'antico paese. Di fronte, c'è l'isola di Sira, che domina la contrada. Si tratta di un massiccio petroso lungo 1200 yards e largo 700. A marea bassa si può raggiungere a guado il Continente ».

L'occupazione di Aden venne adunque decisa. Ma con quali sistemi? Si dette incarico – dopo molti disonesti negoziati finanziari – a un certo capitano Haines di fare il blocco della contrada e di affamarne letteralmente le popolazioni.

Malgrado il rigore con cui l'impresa venne condotta, ancora una volta... il blocco non riuscì. Gli Arabi si difesero strenuamente e subirono tutte le privazioni, senza mai capitolare. Fu giocoforza allora ricorrere alle armi, ed ecco che il 29 dicembre 1838 un distaccamento partì da Bombay per procedere all'occupazione di Aden.

Il 19 gennaio 1839, sull'alba, due grossi bastimenti, con l'aiuto di una corvetta *Conti* e di uno *schooner*, si diressero verso terra agli ordini del maggiore T. M. Bailie.

La sproporzione delle forze era evidente e gli Arabi, un migliaio, non poterono a lungo resistere al cannoneggiamento: si ritirarono, quindi, verso l'interno e consegnarono le armi. Ma ciò non valse a salvarli. Gli Inglesi, seguendo un metodo per loro tradizionale, li trucidarono tutti spietatamente.

Caifa.

I giornali hanno descritto e illustrato le ardite operazioni della nostra arma aerea e i gravissimi danni da essa arrecati alla base inglese di Caifa; i vasti incendi ai depositi di carburanti situati allo sbocco della famosa conduttura di petrolio proveniente dalla Mesopotamia si vedevano divampare, da bordo dei nostri apparecchi in ritorno, alla distanza di 200 chilometri circa.

Caifa è, per numero di abitanti (100 mila), la terza città della Palestina, dopo, cioè, Tel Aviv e Gerusalemme. La Gran Bretagna, che governa la Palestina a titolo di mandato, costruì il porto di Caifa a spese dello Stato palestinese, per avere nel Mediterraneo una base aero-navale di più e condurvi il petrolio iracheno a mezzo di un oleodotto.

Caifa si adagia alle falde del monte Carmelo, a sud-ovest della baia di San Giovanni d'Acri. Al vertice, che si eleva ad oltre 500 metri, dimorò a lungo il profeta Elia, e la Vergine si rivelò ad alcuni eremiti, che fondarono poi l'Ordine Carmelitano. Famosa per molti ricordi biblici, Caifa fu occupata, nel 1799, dalle truppe di Napoleone Bonaparte, che tentava l'impresa d'Egitto contro l'Inghilterra. Più tardi, nel 1837, fu espugnata dalle soldatesche dell'egiziano Ibrahim pascià e tre anni dopo bombardata dalle flotte riunite della Gran Bretagna, dell'Austria e della Turchia. Il 23 settembre 1918 gli Inglesi riuscirono ad entrare in città, non ostante la strenua resistenza dei Turchi.

Caifa ha conservato assai poco la sua fisionomia orientale, le vecchie mura essendo state abbattute per le necessità dell'espansione urbana, che fu specialmente attiva nel secolo XVIII. A nord-ovest, verso il Ras el-Krum, alla colonia tedesca fondata nel 1890, coi suoi viali ombrosi e le case circondate da giardini, fa seguito la grande colonia ebraica di Bath Galim. A sud-est si trova il quartiere industriale, e la città si allarga anche a sud e sud-ovest, alle spalle dell'antico nucleo, sui fianchi del Carmelo, in posizioni veramente incantevoli, con la prospicente vista del mare. Bellissimo questo quartiere di Caifa, popolato di grandi ville, istituti scolastici, alberghi, pensioni e dimore di gente facoltosa.

La biblica montagna si va ripopolando: sorgono costruzioni e si aprono viali in ogni senso. A 150 metri di altitudine circa si eleva il convento dei Carmelitani. Dal faro lo sguardo spazia su di un superbo panorama, da Tangura ad Athlit a sud, da Acri alle Scale Tirie a nord, alle montagne di Galilea ad est.

Nulla, invece, che ricordi il periodo delle Crociate: tutto fu distrutto quando, nel 1291, cadde Acri, estremo propugnacolo dei Cristiani in Terrasanta. Da allora i monaci del Carmelo non tornarono più fino al sec. XVIII, e di quel tempo è la loro nuova chiesa ottagonale a croce greca, sormontata da una cupola.

Il nuovo porto di Caifa sarà presto il maggior empòrio commerciale della Palestina. Dopo 15 o 16 chilometri di spiaggia, Acri sorge immutata, qual'era al tempo in cui faceva parlare di sé in tutta la cristianità.

La colossale conduttura di petrolio che parte da Kirkuk, nell'Iraq, a 150 km. da Mossul, e che fu inaugurata il 14 gennaio 1935, sbocca coi suoi due rami a Tripoli di Siria e a Caifa. L'Iraq manda così al mare poco meno di 4 milioni di tonnellate di petrolio all'anno, evitando, con la conduttura diretta, il trasporto attraverso il Golfo Persico, il Mar Rosso e il Canale di Suez. Due oleodotti partono dalla sorgente e procedono accoppiati fino ad Haditha, sulla destra dell'Eufrate: qui si separano, il primo percorrendo 805 chilometri attraverso la Siria, fino al suo sbocco di Tripoli; il secondo 960, attraverso l'Iraq, la Transgiordania e la Palestina, fino a Caifa. Quello serve agli interessi francesi, questo agli interessi inglesi; e inglese è la maggior parte del capitale impiegato dalla Compagnia dell'oleodotto.

Durante i torbidi palestinesi, Arabi ed Ebrei lo danneggiarono più volte e in più punti, per protestare contro

il Governo mandatario; ma oggi l'oleodotto di Caifa è sotto il bersaglio della nostra armata aerea, che nelle sue due incursioni ha prodotto danni calcolabili a miliardi. Presagio di un ritorno delle aquile romane sui lidi del Levante?

Moiale.

Di Moiale, recentemente occupata dalle nostre armi, scriveva, nel 1935, Guido Corni, già Governatore della Somalia, cose che è bene rievocare, per comprendere l'importanza economica e politica della recente conquista italiana.

Quasi tutto il commercio dei territori circostanti si dirigeva su Moiale – località nel Kenia inglese – e le poche carovane che procedevano per Lugh scaricavano colà tutti i prodotti di maggior valore. Moiale a sud e Gambela a nord-ovest, sul fiume Baro, erano le due basi principali a cui convergeva « tutto il formidabile lavoro di penetrazione inglese irradiantesi a Mega, Burgi, Gargiulla, Ascebo, Maghi, Gorè, Sciaradda, ecc. », dove autentici ufficiali inglesi ed elementi greci e indigeni di loro fiducia lavoravano ad avviare a Moiale e a Gambela tutte le merci di produzione inglese.

Da Moiale, poi, le merci seguivano la lunga via che, aggirando il massiccio del Kenia, passa per Nairobi e giunge al mare a Mombasa, molto raramente essendo ad esse consentito di prender la strada di Chisimaio, che sarebbe stata la più breve e la più naturale, ma che aveva il torto di svolgersi in territorio italiano.

Quanto al trasporto dei manufatti italiani in Somalia, il transito da Moiale, a causa del canone che la dogana britannica inesorabilmente percepiva, ne aggravava fortemente il costo, rendendo assai più difficile la loro diffusione ».

Ora Moiale, attivissimo centro di traffici, è nostra. Tutto il commercio nei territori dell'Impero ne ritrarrà notevoli vantaggi.

La capitale importanza dell'autarchia nella guerra moderna.

L'indirizzo dell'economia nazionale verso forme autarchiche non deriva – afferma Emilio Canevari in « Autarchia » – da concezioni teoriche, ma anzitutto da una necessità concreta: mantenere la propria libertà politica – e quindi essere in grado di fare o non fare la guerra – nonostante i tentativi dell'avversario miranti allo strangolamento economico.

Gli Stati che detengono l'egemonia marittima e, quindi, sono in grado di stabilire il blocco navale, cercano con ogni mezzo di mantenere la loro situazione di privilegio, mentre gli Stati che a quelli si oppongono cercano di bastare a se stessi per far cadere di mano agli avversari l'arma economica.

La Lega delle Nazioni doveva essere lo strumento dei vincitori di Versaglia per mantenere in eterno la loro egemonia: quando la Lega venne chiamata ad agire per le sanzioni contro l'Italia, la sua essenza di strumento economico a disposizione delle Potenze talassocratiche apparve a tutti evidente. Se in quel caso lo strangolamento economico fallì, in altre circostanze e con una più accurata preparazione avrebbe potuto riuscire. Onde la necessità, per le Nazioni che mirano a conquistare una vera libertà politica, di annientare il sistema dell'interdipendenza economica, di rinnegare il liberismo e di creare un organismo economico che, entro certi limiti, basti a se stesso. In questo senso, autarchia equivale a libertà.

Per rendersi conto dei termini pratici del problema autarchico bisogna anzitutto tener presente che in tempo di guerra la produzione nazionale tende a diminuire, perché la parte più fortemente produttrice della Nazione è chiamata a combattere. Per contro, la richiesta aumenta per le esigenze delle Forze armate. Ecco alcune cifre relative ai consumi del nostro Esercito nella guerra mondiale e in Africa Orientale, secondo dati ufficiali pubblicati dal Ministero della Guerra:

Guerra mondiale (*forza media alle armi* 1.800.000 *uomini e* 300.000 *quadrupedi*).

Consumo di munizioni per artiglieria, colpi 42.600.000.
Produzione di armi e munizioni in Italia:

Fucili e moschetti, n. 3.000.000.
Mitragliatrici, n. 37.000.
Artiglierie, pezzi 16.000.
Munizioni per armi portatili, colpi 3.616.000.000.
Munizioni per artiglierie, colpi 70.000.000.
Bombe a mano, n. 22.000.000.
Mano d'opera impiegata per i rifornimenti di sole armi e munizioni, uomini 1.288.000.
Viveri e derrate incettati nel Paese per il vettovagliamento dell'Esercito e della Nazione:
Bovini (maggio 1915-nov. 1918), capi 2.750.000.
Fieno, tonn. annue 1.200.000.
Paglia, tonn. annue 600.000.
Avena, tonn. annue 130.000.

Derrate consumate dall'Esercito durante la guerra:
Farina, tonn. 1.215.000.
Pane, tonn. 1.575.000.
Carne, tonn. 675.000.
Pasta e riso, tonn. 377.000.
Legumi e patate, tonn. 325.000.
Vino, ettolitri 5.625.060.
Vestiario ed equipaggiamento:
Panno grigioverde, chilometri 102.507.
Flanelle per camicie, chilometri 11.923.
Consumo benzina per autocarri, tonn. 210.000.
Consumo lubrificanti, tonn. 25.000.

Guerra di Etiopia (*forza mobilitata* 500.000 *uomini*).
Cannoni e bombarde, n. 1.500.
Carri armati, n. 500.
Cartucce per armi portatili, n. 845.000.000.
Quadrupedi, n. 102.500.
Automezzi, n. 19.000.
Derrate e materiali occorsi:
Carne, tonn. 63.410.
Avena, tonn. 190.000.
Scatole di carne in conserva, n. 20.000.000.
Scatole di zuppe, di minestre, n. 15.000.000.
Farina, tonn. 76.000.
Pasta, tonn. 50.000.
Panno e tele, chilometri 92.200.
Scarpe, paia 4.600.000.
Colpi di artiglieria, n. 4.200.000.
Cordoncino telefonico, chilometri 200.000.
Apparati telefonici, n. 6.000.
Materiale sanitario, tonn. 17.600.
Coperte, n. 2.000.000.
Fucili e moschetti, n. 500.000.
Mitragliatrici, n. 14.500.
Attrezzi da lavoro per sterratori, ecc., n. 600.000.
Baracche e tende baracche, n. 3.900.
Carburanti e lubrificanti, tonn. 175.000.

Tali sono le esigenze in materiali e derrate delle guerre moderne!

Un Paese in guerra, per sopperire alle richieste di materiali deve trovare un giusto compromesso fra la produzione nazionale e quella proveniente dall'estero: maggiore sarà la quantità di prodotti importati, maggiore sarà la aliquota di uomini validi che si potrà tenere sotto le armi. Per importare dall'estero si deve disporre o di oro e valute, o di prodotti da scambiare, e pertanto in ogni caso la produzione nazionale resta un punto di capitale importanza.

Nella passata guerra mondiale la nostra situazione era del tutto diversa: facendo noi parte della lega mondiale che assediava la Germania, bastava che ordinassimo del materiale per averlo a credito. La sola limitazione era la necessità di servire tutti i fronti degli alleati, ma poiché tutto il mondo lavorava per essi, non si trattava, in sostanza, di difficoltà gravi. Oggi bisogna trovare o il materiale o le materie grezze per fabbricarlo e, se tutto ciò non si trova sul territorio nazionale, occorre acquistarlo o scambiarlo.

L'organizzazione autarchica della produzione è un mezzo potente per uscire dalle innegabili difficoltà economiche che l'industrializzazione della guerra ha fatto nascere. Con essa si può indirizzare la produzione fin dal tempo di pace verso quei prodotti che più serviranno in guerra o che potranno servire come merci di scambio in guerra; si può sostituire i prodotti fabbricati con materie grezze di origine estera con prodotti analoghi fabbricati con materie esistenti nel territorio nazionale, anche se il costo, in tempo di pace, risulti maggiore; si può aumentare al massimo la produzione di derrate alimentari sia per far fronte al consumo di guerra, sia per creare riserve, sia per disporre di prodotti di scambio; si può, infine, scegliere fin dal tempo di pace il personale specializzato per la produzione, evitando il sistema degli esoneri per ragioni agricole o industriali.

Durante la Guerra mondiale, la Germania dovette gradualmente esonerare circa 2 milioni e mezzo di uomini atti alle armi: le conseguenze morali di questi esoneri furono disastrose, sia sul Paese sia sulle truppe.

Lo scopo dell'autarchia, dunque, non è solo, come generalmente si crede, di produrre certe merci che un tempo provenivano dall'estero; esso è, invece, assai più complesso e investe tutta la vita della Nazione che si prepara alla guerra o che è in guerra. Si comprende, infatti, come l'autarchia si colleghi strettamente alla regolamentazione dei consumi, e cioè al razionamento della popolazione.

Nella guerra europea attualmente in corso si possono già osservare gli effetti dell'indirizzo autarchico in Germania e gli effetti del vecchio sistema in Inghilterra e in Francia.

La Germania, che aveva subito una dura lezione venticinque anni or sono, ne ha tratto profitto e si è organizzata autarchicamente. Essa, non disponendo di oro o valute estere che in quantità minime, ha, dall'avvento del regime nazionalsocialista, spinto la produzione agricola e industriale al massimo, allo scopo di procurarsi merci di scambio e di costituire riserve. Diplomaticamente, ha cercato di mantenersi aperti gli scambi con la parte neutrale del continente europeo, e vi è riuscita. Pur avendo militarmente addestrato tutte le classi giovani, essa ha esonerato gli uomini di età superiore ai quaranta anni e gli specialisti anche di età inferiore, perché la loro attività come produttori nel Paese rende più che la loro presenza alla fronte. Inoltre, essa tiene realmente mobilitate solo le grandi unità di volta in volta necessarie alle singole campagne di guerra, e ciò allo scopo di soddisfare la richiesta della mano d'opera a cui contribuisce, d'altra parte, l'impiego di centinaia di migliaia di prigionieri polacchi e tutta la popolazione della Boemia e della Moravia di nazionalità cèca, che è esonerata da obblighi militari.

Essa ha, inoltre, spinto al massimo l'autarchia industriale, intesa nel senso ristretto, e cioè cerca di produrre per quanto possibile, il necessario per alimentare il popolo e la guerra con materie grezze nazionali. Tipica è la crescente produzione dei carburanti tratti dal carbone; della gomma, pure tratta dal carbone; dei fertilizzanti tratti dall'azoto atmosferico; dei tessuti tratti dalla cellulosa, ecc.

Inoltre, la Germania ha attuato, fin dal primo giorno di guerra, un sistema di razionamento egualitario per tutta la popolazione, ed infine ha strettamente limitato al minimo i profitti industriali di guerra.

Nell'altro campo, invece, si notano già le conseguenze dell'errore commesso entrando in guerra con criteri, metodi e forme di altri tempi.

L'Inghilterra, che pure è una grande Nazione industriale e capitalista, si accorge – tardivamente – che le riserve di oro sono ben povera cosa se non si può mantenere un'alta produzione, e perciò ricorre al vecchio e, del resto, inefficace trucco monetario di lasciar deprezzare la sterlina: ma il conseguente rialzo dei prezzi incide sfavorevolmente sullo spirito del popolo.

In Francia, ove allo scoppio delle ostilità si erano ciecamente mobilitati tutti i validi, come l'altra volta, ci si accorse poi che l'agricoltura era a terra per mancanza di braccia e si provvide a smobilitare le classi anziane, tanto per rimediare... per il prossimo raccolto. Ed anche qui la deficiente produzione industriale di guerra ricorse all'America pagando in oro, ma con risultati non molto lieti.

Sta di fatto che l'autarchia, nel senso vasto cui abbiamo accennato, è condizione *sine qua non* della coesione spirituale del popolo e quindi della sua volontà di battersi e di vincere. La dimostrazione completa di questo principio non tarderà a manifestarsi ancor più chiaramente.

L'ITALIA AL LAVORO

Prigionieri nel Mediterraneo, in attesa della sicura liberazione.

In «Autarchia», Guglielmo Tagliacarne ricorda queste parole storiche di Mussolini: «Se per gli altri il Mediterraneo è una strada, per noi Italiani è la vita».

Nessuna Nazione più dell'Italia si affaccia al Mediterraneo con maggiori interessi, con una più densa popolazione, con un maggiore sviluppo di coste (8572 km., più 1845 km. della Libia). Francia e Spagna hanno solo un fronte su questo mare, con uno sviluppo di coste enormemente inferiore, e per i loro rifornimenti dispongono di altre vie d'acqua.

Su 24 milioni di tonn. di materie prime da noi importate nel 1938, oltre 20 milioni, cioè l'86 per cento, ci pervennero per le vie del Mediterraneo, mentre meno di 4 milioni di tonnellate (16 per cento) ci arrivarono attraverso i valichi terrestri.

Dei 20 milioni di tonn. del traffico marittimo, circa 16 milioni passano sotto il giogo di Gibilterra, oltre un milione devono sottostare al gravoso pedaggio di Suez, meno di un milione passano attraverso i Dardanelli, e infine circa 2 milioni di tonnellate ci giungono dai porti del Mediterraneo.

La maggior parte dei rifornimenti che ci arrivano per mare è costituita da materie prime: 10 milioni e mezzo di tonn. di carbone; 4 milioni di olii minerali e loro residui; un milione e mezzo di metalli e macchine; le derrate alimentari rappresentano un milione e un quarto di tonnellate; infine, abbiamo le materie tessili per 474.000 tonnellate, i materiali da costruzione e le pietre per 294.000 e il legname per 201.000: altre 2.084.000 tonnellate sono rappresentate da merci varie.

Se la quasi totalità del carbone (99 per cento) e la parte preponderante (70 per cento) degli olii minerali ci pervenivano attraverso Gibilterra, le pietre, i materiali da costruzione (82 per cento) e il legname (52 per cento) giungono per la massima parte dal bacino del Mediterraneo. Per il rifornimento delle materie tessili hanno cospicua importanza le provenienze dal Canale di Suez (33 per cento) e dal bacino del Mediterraneo (25 per cento), oltre a quelle al di là di Gibilterra.

Le correnti che tendono ad assumere maggiore importanza sono quelle che passano da Gibilterra e da Suez. Dal 1911 al 1938 l'importazione per la via Suez è quasi triplicata, a causa specialmente del progressivo sviluppo del commercio italiano con le terre dell'Impero.

Questa situazione dei nostri rifornimenti ci rende pensosi, ma sbaglierebbe chi credesse di approfittarne per tenerci eternamente in soggezione. Coloro che hanno le chiavi delle porte di accesso al Mediterraneo in questo momento, come già ai tempi delle sanzioni, non lasciano sfuggire occasione per minacciare di chiudere la via ai nostri rifornimenti. È tempo, quindi, di esigere il libero passo, all'entrata

e all'uscita, delle vie di accesso al nostro mare, come di potenziare sempre più le vie terrestri di frontiera e di realizzare la massima autarchia possibile.

Per utilizzare maggiormente le vie ferroviarie che attraversano le frontiere è il caso di ricordare che nel 1926, a causa dello sciopero inglese dei minatori di carbone, il traffico delle frontiere terrestri era salito a 8.393.000 tonnellate, cioè a più del doppio del movimento normale. Già abbiamo visto che nello scorso mese d'aprile è stato possibile importare dalla Germania un milione di tonnellate di quel carbone che in precedenza arrivava per la via di Gibilterra. L'Inghilterra, togliendoci la possibilità di utilizzare la via mare, credeva di piegarci e di sostituirsi alla Germania nella vendita del suo carbone, salvo privarcene quando le fosse stato comodo. Ma la risposta dell'Italia e della Germania è stata pronta ed efficace. Come si è fatto per il carbone, si potrà fare per altri prodotti: non è esagerato calcolare che almeno 15 milioni di tonnellate di merci possono, in caso di necessità, essere importate attraverso le frontiere terrestri, anziché per mare, non in tempi normali, s'intende, ma in caso di blocco, per consentire all'Italia di seguire la sua azione senza dover subire ricatti e intimidazioni.

Inoltre, in caso di guerra la massa delle importazioni si riduce in misura sensibile: negli anni 1916 e 1917 era scesa a 11-12 milioni di tonnellate, cioè a circa la metà dei nostri traffici normali. Nella guerra 1915-1918 quasi tutte le nostre importazioni (il 97 per cento nel 1918) erano rappresentate dal traffico marittimo; ma nulla esclude che, in circostanze diverse, la quasi totalità dei rifornimenti possa, invece, prendere la via delle frontiere terrestri, come testé è avvenuto – contrariamente alle previsioni degli esperti inglesi – per il carbone della Germania.

Al tempo delle sanzioni si è creduto di poterci strangolare, e da allora è incominciata per gli assedianti la serie delle delusioni.

Utilizzazione della fibra di ginestra in Calabria.

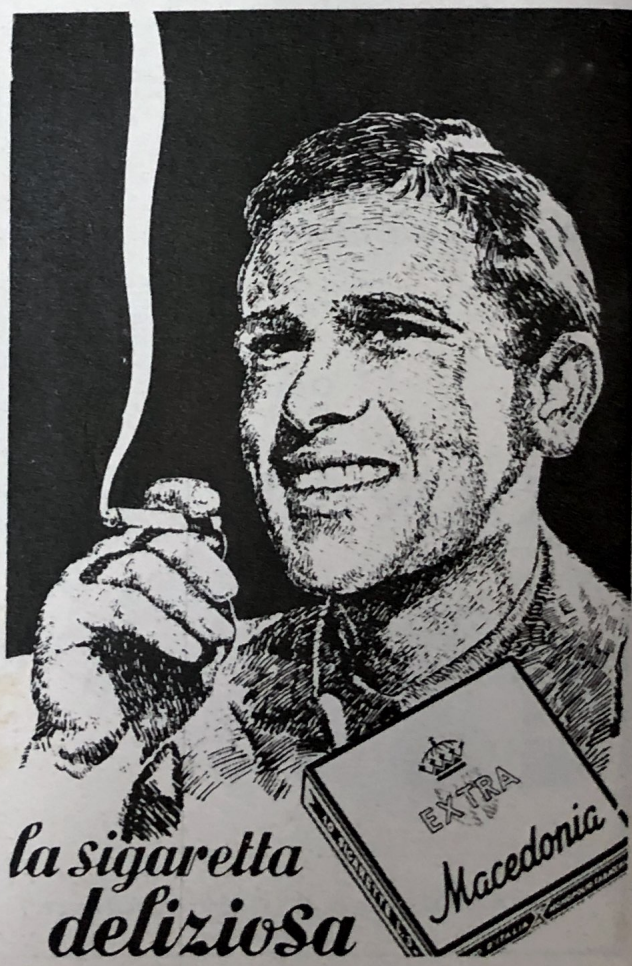
La Calabria collinosa e boscosa è una delle regioni ove la ginestra cresce in grandi quantità.

Al viaggiatore che percorra le strade calabresi a mezza costa è facile notare rigogliosi ginestreti, che nei mesi di maggio, giugno, luglio si rivestono doviziosamente dei loro meravigliosi fiori gialli di gradevole odore, che la popolazione rurale utilizza per cospargere le vie dove passano le processioni religiose nei giorni di sagra.

L'utilizzazione della ginestra, che risale a tempi antichissimi – anche i Romani conoscevano bene l'uso delle fibre di questa pianta – non è stata mai trascurata nella laboriosa terra dei Bruzi.

Quella che si utilizza per l'estrazione della fibra tessile è la ginestra odorosa (*Spartium junceum* L.), frequentissima non solo nei boschi, ma anche nelle zone cespugliose. È un arbusto che alle volte raggiunge i 3-4 metri d'altezza, assumendo la forma pressoché di alberello. Dopo i tagli ricresce facilmente, a ventaglio o a mazzetti abbondanti. Il fusto, abbastanza grosso e molto screpolato, ha colore tra il cenerino e il gialliccio. I rami dell'annata sono diritti, cilindrici, verdi, flessibili. La fioritura avviene all'estremità di tali rametti, in racemi apicali.

La ginestra si raccoglie dopo il plenilunio di ago-

sto. I rami crescenti nell'annata (vermene) sono quelli più ricercati per l'estrazione della fibra. Si legano a piccoli fasci (mannelle) di 8-10 cm. di diametro. Gli apici e le basi disuguali vengono recisi con un colpo di scure. Poi si procede all'estrazione della fibra tessile mediante successive operazioni, che descriveremo brevemente.

Nei pressi del più vicino corso d'acqua si procede alla bollitura della mannelle. Si costruisce un fornello con mezzi di fortuna, adagiandovi sopra una capace caldaia di rame, entro cui si collocano i fascetti di ginestra in senso verticale, gli uni bene addossati agli altri, fino a metà circa della loro lunghezza. La bollitura avviene in acqua e cenere di legna nelle proporzioni dell'1%.

Allorché le mannelle, o meglio le parti di esse immerse, acquistano un colore gialliccio (ciò avviene dopo una mezz'ora circa di bollitura) si capovolgono, cioè si immergono le estremità ancora verdi e si continua la bollitura per un altra mezz'ora. Così l'intera mannella avrà subito lo stesso trattamento termico, come risulterà dal fatto che l'intera massa presenta lo stesso tono di colore. A questo punto si sospende l'operazione di bollitura e si passa alla macerazione. Si pongono, cioè, le mannelle a macerare in acqua corrente per otto giorni circa. Tolte dall'acqua, vengono cosparse di sabbia fina, asciutta e ben pulita (sabbia lavata), e in queste condizioni si sottopongono ad una speciale maciullazione sotto i piedi nudi o calzati, che le sfregano fortemente, ma non le pestano. In tal modo, i fasci di fibre si staccano dalla parte legnosa dei rametti.

Lavati con cura in acqua corrente, i fascetti si mettono ad asciugare distesi al sole. Quando sono pressoché asciutte, le mannelle si battono su una larga pietra, allo scopo di liberarle dalla sabbia residua e dai frammenti di tessuto corticale rimasti impigliati nella filaccia.

Successivamente si pratica la stigliatura, per separare i fascetti di fibre dalla paglia (canapuli).

È questa un'operazione eseguita con delicati movimenti delle mani e, si può dire, conclusiva di tutto il lavoro.

La fibra della ginestra si presenta morbida e bianca. I fasci di fibre sono lunghi e si possono facilmente colorare. Da studi fatti risulta che le fibrille della ginestra sono lunghe da 12 a 16 mm. e risultano saldate assieme; hanno una tenacità maggiore di quella della canapa e minore di quella del lino; ed al pregio della tenacità uniscono un basso peso specifico (circa il 0,7 della fibra del lino).

Da un quintale di ginestra verde si ricavano otto chili di fibra tessile. Quanto al costo di produzione, si può dire che ai contadini costi poco o nulla, giacché essi lavorano la ginestra nei ritagli di tempo della giornata, dopo le normali occupazioni. È un lavoro eseguito principalmente dalle donne, che raccolgono la ginestra nei boschi.

La filaccia ottenuta si fila a mano e il filato ottenuto si utilizza nella preparazione dei tessuti unicamente come trama, associato a stame di lino, canapa, lana, cotone.

Con un chilo di cotone o canapa filato a stame e cinque di ginestra filata a trama si ottengono circa 12 metri di buona tela, larga 75 cm. e adatta per lenzuola, federe, asciugamani ed anche per robusti indumenti personali, niente affatto rozzi, come potrebbe sembrare a prima vista. La tela così fatta viene

a costare, all'incirca, sulle quattro, cinque lire al metro. Una filatura grossa della fibra della ginestra, consociata sempre a uno stame diverso, consente la tessitura di tele adatte per la confezione di sacchi, coperte, tende, tappeti, stuoie, ecc. Per esempio, con un chilo di cotone e tre di ginestra si tesse una buona coperta a due piazze.

La tessitura è fatta a mano con gli antichi telai familiari.

Per tingere il filato di ginestra ed anche le tele in « pezza » si usano gli infusi di corteccia di ontano, ciliegio e mallo di noce, i quali, opportunamente dosati, dànno colori di tonalità dal ruggine al marrone ed al nero, ma, comunque, indelebili.

Con questa ottima pianta tessile si preparano in Calabria anche corde di grande resistenza e particolare leggerezza.

Come si è riusciti ad estrarre il coke dai carboni nazionali.

Recentemente l'Azienda municipalizzata del gas di Padova è riuscita ad utilizzare i carboni fossili nazionali per la produzione di coke. Su questo importante problema ecco qualche delucidazione.

Il processo di distillazione non è stato possibile applicarlo ai carboni fossili nazionali; il carbone *Sulcis* dà un coke polverulento o pochissimo agglomerato; il carbone dell'Arsa dà, col processo normale di distillazione, un coke fuso, sì, ma molto spugnoso o friabilissimo, al punto da non sopportare trasporti e manipolazioni senza ridursi in polvere. Per questo motivo, l'uso dei carboni nazionali è stato sinora limitato alla combustione diretta, escludendo il processo della distillazione. Ma la combustione diretta senza sprechi di carbone è possibile con focolari speciali, appunto per il forte contenuto di sostanze volatili. La sostituzione dei focolari normali con focolari speciali automatici o con adeguate camere di precombustione è, però, consigliabile per impianti di una certa potenzialità. Riuscire ad ottenere da un carbone fossile nazionale un buon coke omogeneo, compatto, resistente agli urti, alla caduta, e quindi normalmente utilizzabile in tutti gli impianti dove si usa il coke da riscaldamento prodotto da miniere di carbone estero, è stata la mèta prefissasi dall'Azienda municipalizzata del gas di Padova, per raggiungere anche in questo campo il massimo possibile di autarchia. A seguito di una serie di studi e di esperienze condotte dalla direzione dell'Azienda, il problema può oggi considerarsi tecnicamente risolto. Mediante un trattamento, che consiste nella semplice aggiunta, in minima quantità, di un adatto ingrediente e in un più prolungato periodo di distillazione, si è riusciti ad ottenere dal carbone dell'Arsa un ottimo coke, che si differenzia dal coke ottenuto dai carboni esteri solo per un lieve maggior contenuto in ceneri e in zolfo, ma che, per tutte le altre caratteristiche di compattezza e di resistenza, uguaglia, se non supera, i migliori coke da riscaldamento.

Minerale di rame presso Levanto.

In questi ultimi mesi l'Azienda Mineraria Italiana di Milano ha iniziato la esplorazione della zona denominata « Monte Rossola », presso Levanto, in provincia di La Spezia. Si sono scavati più di mille

metri di gallerie, a diverse quote del monte, e praticati numerosi pozzi a notevole profondità.

È venuta così in luce una zona mineralizzata, che si estende da quota 200 a quota 400 m. sul livello del mare, i cui filoni metalliferi hanno la lunghezza di diverse centinaia di metri. Si tratta, a giudizio dei competenti, di un ottimo minerale di rame, esente da impurità, proveniente dalle zone di contatto delle rocce eruttive del sollevamento appenninico. Allo stato presente dei lavori è già possibile fare un calcolo del quantitativo di minerale ricavabile. Pur volendo essere prudenti, si può contare su più di 100 mila tonn. di solfuro di rame, al tenore medio dell'8 per cento. Pur tenendo conto delle naturali perdite di estrazione e di fusione, da questa miniera è possibile ricavare oltre sei milioni di kg. di rame metallo. Allo scopo di intensificarne l'estrazione già sono in corso di esecuzione gli impianti, che saranno pronti tra breve.

Piombo nel Sanremese.

Negli scorsi giorni è stata eseguita l'analisi di un campione di minerale estratto da una miniera dell'entroterra sanremese, per stabilire le sue caratteristiche e l'eventuale suo valore industriale. Si apprende ora che i risultati di questa analisi sono stati superiori ad ogni aspettativa, in quanto è stato accertato che il materiale contiene una elevata percentuale di piombo, oltre a tracce di ferro, zinco, antimonio, argento e selenio. I giacimenti sono stati scoperti nella regione denominata « Bozza » in quel di Pompeiana. Si tratta di una vera montagna rocciosa, quasi nuda di vegetazione.

Nuove zone minerarie scoperte in Albania.

Allo scopo di completare e integrare la carta geologica dell'Albania e di studiar e più dettagliatamente la situazione mineraria del Paese, la Direzione del Ministero dell'Industria e del Commercio ha incaricato un gruppo di ingegneri e di tecnici di compiere un giro di sopraluoghi nelle varie regioni albanesi. Questi studiosi hanno iniziato il proprio lavoro dalla zona che va dal passo di Marta alle valli di Devoli, e vi hanno rilevato la presenza di minerali di amianto, magnesio, ferro e rame.

L'uso dell'alluminio nelle costruzioni in montagna.

Una delle opere che meglio dimostrano l'utilità di usare l'alluminio nelle costruzioni di montagna è la stazione superiore della Funivia del Terminillo. La stazione sorge in vetta al monte Terminilluccio, a m. 1873, ha un corpo di fabbricato circolare, con un'appendice rettangolare dal lato dell'ingresso delle funi e un'altra appendice in uscita, progettata per il caso di prosecuzione della funivia alla cima del Terminillo. La parte inferiore a contatto con la neve è rivestita di blocchi di pietra; la parte superiore, invece, è ricoperta di lamine stampate. Esse hanno due nervature longitudinali di rinforzo e gli orli ne sono ripiegati verso l'interno a guisa di coperchio di scatola: tutto ciò per aumentare l'aderenza all'intonaco. Il metallo adoperato è quello stesso usato per pentole e stoviglie.

ECHI DAL MONDO

La ripartizione delle Colonie dopo la Guerra mondiale (1914-18).

Diamo qui, in cifre arrotondate di superficie e di popolazione, un elenco delle Colonie e Regioni attribuite – dopo la Grande guerra del 1914-18 – alle Potenze vittoriose, e cioè alla Gran Bretagna, alla Francia, al Belgio e al Giappone.

	Km²	Abitanti
Gran Bretagna:		
In Africa:		
Tanganica	941.500	4.800.000
Parte del Togo	33.600	200.000
Parte del Camerun	88.200	760.000
Africa Sud-Ovest	820.000	250.000
Totale	1.883.300	6.010.000
In Asia:		
Palestina	26.000	850.000
Transgiordania	80.000	260.000
Iraq	460.000	2.850.000
Totale	566.000	3.960.000
Nel Pacifico:		
Parte della Nuova Guinea	180.000	170.000
Isole Bismarck	51.000	130.000
Alcune isole Salomone	10.000	30.000
Isole Samoa e Nauru	3.000	40.000
Totale	244.000	370.000
Totale inglese	2.693.300	10.340.000
Francia:		
In Africa:		
Parte del Togo	56.000	750.000
Parte del Camerun	420.000	2.100.000
Totale	476.000	2.850.000
In Asia:		
Stati del Levante	200.000(?)	2.600.000
Totale francese	676.000	5.450.000
Belgio:		
In Africa:		
Ruanda-Urundi	54.000	4.000.000
Giappone:		
Nel Pacifico:		
Isole Marianne	650	55.000
» Marshall	400	10.000
» Caroline e dip.	1.450	45.000
Kiao Ciou	300	250.000
Totale	2.800	360.000

Si tratta, in complesso, di 3.426.700 chilometri quadrati di territori, con 20.150.000 abitanti.

L'Italia non ne ebbe un solo centimetro quadrato. Ma l'ora della grande riparazione s'approssima.

Importanza economica del Sudan Anglo-Egiziano.

Dopo la conquista di Cassala, Gallabat e Ghezan le truppe italiane si apprestano a conseguire altri successi nel Sudan Anglo-Egiziano, che in Africa ha una grande importanza politica ed economica per l'Italia, soprattutto perché mette in comunicazione diretta le nostre provincie libiche con l'A.O.I.

Il Sudan Anglo-Egiziano importa attualmente per una media di oltre tre milioni di lire egiziane all'anno di prodotti che potrebbero essere – in parte molto considerevole – forniti dal nostro Paese in cambio di cotone, che è il principale articolo di esportazione di quei territori.

Fra gli altri prodotti esportati sono in particolar modo da segnalare la gomma arabica, il sèsamo, il bestiame e le pelli. Fra le merci importate occupano i primi posti i tessuti di cotone, lo zucchero, i macchinari, le sigarette, gli articoli di abbigliamento e gli automezzi di trasporto.

La coltivazione del cotone nel Sudan ha fatto meravigliosi progressi in questi ultimi anni, progressi dovuti soprattutto ai colossali sbarramenti del Nilo Azzurro e del Nilo Bianco, mediante i quali si resero irrigabili circa sessantamila ettari di terreno, molto adatti a questa coltivazione assai redditizia.

Il raccolto si aggira attualmente intorno ai 250.000 quintali di cotone di ottima qualità, che viene assorbito in gran parte dai mercati britannici.

La superficie irrigabile potrebbe essere ancora estesa considerevolmente, con un conseguente aumento molto sensibile della produzione agricola.

Anche la coltivazione dei cereali, ed in particolar modo quella della dura, del sesamo, della gomma arabica, degli arachidi e dei datteri, potrebbe essere notevolmente migliorata. Nelle foreste crescono molte piante di ebano o di altri legnami di sommo pregio. I pascoli lasciano alquanto a desiderare e per conseguenza il bestiame non è abbondante. I bovini si aggirano intorno al milione e mezzo, i cammelli al mezzo milione; gli equini a 400 mila. Fra ovini e caprini vi sono circa cinque milioni di capi, dai quali si ricavano considerevoli quantitativi di lana e di pelli.

Fra i giacimenti minerali sono in particolar modo da segnalare quelli auriferi; ma l'oro viene ancora estratto con mezzi primitivi e, quindi, in quantitativi limitati. Vi sono anche ricchi giacimenti di ferro, di rame e di piombo, ma tutti piuttosto scarsamente sfruttati, perché gli Inglesi ne hanno altrove non pochi altri di maggior rendimento.

La navigazione nel Mediterraneo durante la guerra.

L'arresto della navigazione nel Mediterraneo, prodotto dalla guerra, ha sconvolto profondamente i traffici e le comunicazioni anche dei paesi non belligeranti.

Di tale sconvolgimento forse la Svizzera offre il caso più tipico: essa, pur essendo riuscita a ristabilire, in proporzioni ridotte, un servizio postale con l'America attraverso il porto di Lisbona – dove fan capo le navi dell'*American Export Line* e, pare, anche qualche transatlantico dell'*United States Lines Corp.*, nonché un servizio aereo nordamericano – usa della via Lisbona anche per il Nord Europa e per altre destinazioni; ma, come è spiegato in un comunicato dell'amministrazione postale elvetica, l'utilizzazione di questa via per l'istradamento delle spedizioni postali dipende dall'assenso dell'amministrazione francese, «che difetta».

Il servizio postale per la Cina, il Giappone, le Indie Olandesi e la Thailandia (Siam) si effettua, poi, per ferrovia via Balcani, Oriente europeo fino a Basrah sul Golfo Persico, donde prosegue per mare via Bombay.

Ma peggio avviene – scrive *La Critica* – per i rifornimenti marittimi svizzeri. Nel giornale «Bund»

si legge: «...Fino ad ora nessuna nave di commercio ha potuto entrare in un porto mediterraneo. Nuove trattative furono avviate con diversi Stati per ottenere il libero passaggio dei carichi destinati alla Svizzera, specie di quelli trasportati dalle quindici navi noleggiate dal Governo e battenti bandiera svizzera. Questi negoziati sono però restati senza risultato. Soltanto il Governo italiano ha dichiarato che i porti di Genova, di Savona e di Marsiglia potevano essere utilizzati in pieno per i trasporti destinati alla Svizzera...». Invece... «difficoltà sussistono» – scrive malinconicamente il giornale svizzero – con la Gran Bretagna, «che controlla (ancora per poco tempo!) il passaggio di Gibilterra».

E non è tutto.

«...Sarebbe da augurarsi – pubblica il *Journal de Genève* – che potessimo utilizzare senza ritardo i porti spagnoli e portoghesi, che possono ricevere senza rischi straordinari le navi «svizzere» e straniere. Però questa soluzione suppone il ristabilimento del transito attraverso la Francia».

Da siffatto garbuglio di ostacoli e difficoltà è possibile trarre una conclusione?

Indubbiamente: l'Italia – in guerra per l'integrale libertà dei mari e contro l'assurdo servaggio di Gibilterra e di Suez – oltre che per l'essenziale suo diritto alla vita nel Mediterraneo, lotta pure per i legittimi interessi delle Nazioni, quale la Svizzera, restate in piena balìa della ibrida coalizione affaristica internazionale che, da Londra, con ignominiosa ingordigia, ostinatamente si rifiuta di lasciar libere ai popoli che lavorano le vie degli scambi mondiali e le maggiori fonti delle materie prime.

La seconda Baku.

A complemento delle notizie già pubblicate in argomento nel numero di agosto della nostra Rivista, avvertiamo che è stata iniziata la costruzione di un secondo oleodotto a Ishimbaevo, nella regione dell'Ural, il quale avrà una lunghezza di oltre 64 chilometri, sarà ultimato nei prossimi mesi ed avrà la potenzialità di trasporto di oltre 700 mila tonn. all'anno.

La produzione del petrolio nell'U.R.S.S. – che nel 1926 aveva raggiunto 10.445.500 tonnellate – è venuta aumentando negli anni successivi, mentre le esportazioni sono gradatamente diminuite:

	Produz. tonn.	Esport. tonn.
1931	23.093.000	5.224.300
1932	22.309.000	6.101.800
1933	25.621.000	4.890.500
1934	26.795.000	4.310.111
1935	29.200.000	3.353.800
1936	29.200.000	2.653.300
1937	28.397.000	1.929.100
1938	29.300.000	934.540

Il fabbisogno interno russo di petrolio, aumentando d'anno in anno, ne ha ridotto progressivamente l'esportazione.

Lo sviluppo dell'industrializzazione del paese, mentre ha provocato un crescente consumo di prodotti petroliferi, ha indotto i tecnici a ricercare nuove fonti di petrolio. Così la loro attenzione si è rivolta al territorio tra l'Ural ed il Volga, che fin da ora viene chiamato una «seconda Baku».

Si tratta di una zona che si estende dal corso medio del Volga fino a Kuibishev (ex-Samara) e dal

corso medio dell'Ural fino a Ufa e Ishimbaevo, e a nord fino alle sorgenti del Kama. La sua lunghezza è di quasi 1.500.000 km. Secondo valutazioni del prof. J. Gupkin, membro dell'Accademia russa delle Scienze, la consistenza dei giacimenti petroliferi di questo distretto è di circa un milione e mezzo di tonnellate. I primi lavori di trivellazione nella seconda Baku furono iniziati fin dal 1929; ma soltanto dal 1934 si è cominciata una esplorazione sistematica dei campi petroliferi. I più importanti finora trivellati si trovano a Ishimbaevo, poi a Tetyushi, Sizran, Stavropol e Krasnokamsk. La produzione di questi pozzi aveva presentato, negli ultimi anni, un considerevole aumento, come dimostra la seguente statistica:

	Tonn.
1929	6.000
1932	10.600
1934	74.800
1935	431.800
1936	976.800
1938	1.292.400
1939 (primi 9 mesi)	1.449.600
1939 (12 mesi)	1.990.000

Ma queste cifre non devono considerarsi che un principio. Coi lavori in corso si vuol portare la produzione annua della nuova Baku a 9 milioni di tonnellate, quantità che corrisponderebbe alla produzione complessiva della Russia d'anteguerra. Si tratta, per ora, di un programma che non si sa ancora se verrà realizzato, tanto più che finora lo sviluppo della produzione fu ostacolato dalle distanze ferroviarie e dalla scarsezza di macchine trivellatrici, vagoni-cisterna e altri mezzi di trasporto, pompaggio e raccolta del greggio.

Per sopperire a queste deficienze è previsto, nel terzo piano quinquennale, lo stanziamento di una somma ingente, con la quale in primo luogo si dovrà riparare l'esistente oleodotto Gurev-Orsk: poi, accanto all'oleodotto Ishimbaevo-Ufa, già pronto, ne verrà costruito un altro da Yablonov Urag a Sizran.

Il petrolio ha vinto la guerra.

Ancora una volta il petrolio ha vinto la guerra! – asserisce Domenico Bevilacqua nella rivista «Trasporti e Lavori Pubblici». E non a torto. Senza il prezioso liquido minerale la Germania non avrebbe potuto condurre a termine le fulminee campagne di Polonia e di Scandinavia, nè determinare la resa della Francia, il secondo impero del mondo, in meno di 40 giorni!

Ancora nello scorso maggio, alla vigilia dell'offensiva nelle Fiandre, si andava affermando con disinvolta sicurezza che la penuria di petrolio aveva già ridotto agli estremi la Germania e che l'arresto dei suoi rifornimenti petroliferi via mare non le avrebbe più consentito un'offensiva di vasta portata, segnatamente con larghissimo uso di mezzi bellici motorizzati.

Nel fascicolo del 15 maggio scorso della *Revue des Deux Mondes*, il generale Serigny, il primo specialista francese in materia, formulava le più catastrofiche previsioni per la Germania, che avrebbe perduta la guerra per mancanza di petroli. Ma la Germania aveva accumulato, negli anni precedenti, enormi scorte e riserve di prodotti petroliferi, di cui gli alleati non sono mai riusciti ad accertare, non diciamo la consistenza, ma neppure l'esistenza. Le due offensive nelle Fiandre e sulla Somme, conclusesi con la resa della Francia, hanno rivelato, infatti, l'esistenza in Germania di veri fiumi di petrolio, continuamente rinnovati dalla intensa produzione dei carburanti sintetici, dalle importazioni dalla Romania e dalla Russia e dalla produzione polacca. Senza questi fiumi di petrolio non sarebbe stata possibile la marcia travolgente delle *Panzer-Divisionen* (divisioni corazzate), che consumano decine di migliaia di tonnellate di carburante al giorno e sono seguite da auto-cisterne per il loro rifornimento.

Enorme è stato il consumo tedesco di carburanti nelle campagne di Polonia e di Francia. Due notissimi critici militari americani che, bisogna riconoscerlo, hanno visto avverarsi tutte le loro previsioni, predicendo sin dall'inizio la superiorità bellica della Germania, hanno provato a fare un calcolo approssimativo del consumo di carburanti durante queste due campagne. Si tratta del colonnello Frederick Palmer, critico militare della N. A. N. A. (*North American Newspaper Alliance*), e del maggiore di aviazione Al Williams, critico militare del *trust* giornalistico Hearst. Essi si sono trovati d'accordo nel calcolare che le forze armate tedesche, nella brevissima campagna di Polonia, hanno impiegato una media giornaliera di 16.800 tonnellate circa tra benzina, nafta e lubrificanti. In media, ognuna delle 70 divisioni consumò 240 tonn. di petrolio al giorno.

E poiché la campagna di Polonia non è durata neppure 20 giorni, se ne deduce che le forze armate tedesche avrebbero consumato, in quelle tre settimane, 336 mila tonn. di prodotti petroliferi in cifra tonda. Ancor più enorme, ripetiamo, è stato

il consumo nella campagna delle Fiandre, conclusasi con la resa dell'Olanda e del Belgio, e quella di Francia finita con la resa del 17 giugno. In queste due campagne sono state impegnate, a quanto pare, 150 divisioni, le quali, sempre secondo le valutazioni dei due critici militari americani, avrebbero consumato in media 10 milioni di galloni (circa 32.200. tonn.) di petroli al giorno. Dal canto suo, l'aviazione tedesca avrebbe consumato quotidianamente un totale complessivo di 43 mila tonnellate al giorno! E poiché le due campagne, quella delle Fiandre e quella di Francia, sono durate esattamente 39 giorni, dal 10 maggio al 17 giugno inclusi, se ne deduce che il consumo, durante queste due campagne, è stato di tonn. 1.682.000 circa.

Queste cifre non ci sembrano affatto esagerate, se si calcola che ognuna di quelle mostruose corazzate terrestri, che sono i carri armati o blindati, consuma in media un litro al chilometro. Durante la campagna di Polonia il loro rifornimento presentò notevoli difficoltà. Fin dal 1938, durante le manovre dei Laghi Masuriani nella Prussia Orientale, si era constatato che i carri armati di 30 tonnellate, dopo un'ora di marcia dovevano fermarsi, avendo esaurito la loro scorta di benzina. Nella campagna di Polonia cotesto inconveniente ebbe a verificarsi spessissimo. Finita la benzina, le formazioni di carri armati si arrestavano, disponendosi però in quadrato, in modo da coprire coi loro cannoni e con le loro mitragliatrici tutti i lati e lasciando uno spazio vuoto al centro della loro formazione. In questo spazio scoperto gli aeroplani lasciavano cadere, attaccati a paracadute, i cilindri di ferro contenenti benzina.

L'applicazione al carro armato di un motore da aeroplano e l'aggiunta di speciali dispositivi che ne riducono i giri e ne aumentano la potenza, ha eliminato anche questa difficoltà. Ora i carri armati hanno una autonomia di marcia di 40 ore. Ciò spiega come formazioni di carri armati abbiano potuto inseguire i Francesi dopo l'entrata in Parigi, sino a Digione e a Besanzone, percorrendo centinaia di chilometri senza interruzione.

La rete stradale della Germania.

Tenendo conto dell'enorme sviluppo del traffico motorizzato, il quale non poteva mancare dopo l'abolizione della tassa di circolazione, che il Führer decretò poco dopo la sua nomina a Cancelliere del Reich, il Governo nazionalsocialista concepì fin dal 1933 il disegno di costruire grandi strade riservate agli autoveicoli, come già aveva fatto in Italia il Governo fascista. Eseguite con straordinaria celerità, esse attraversano varie regioni del Paese per un totale di 11.000 chilometri, totale che non sarà, certo, definitivo. Di queste arterie i lettori conoscono, ormai, le caratteristiche principali. Ci limiteremo, perciò, a ricordare che esse constano di due piste, di m. 7,50 ciascuna, fiancheggiate da banchine larghe m. 2,25 verso l'esterno e m. 0,50 verso l'interno.

Ora, il Reich si accinge ad adeguare alle nuove esigenze anche la rete delle sue strade interregionali e provinciali, che si sviluppano per ben 225.000 chilometri circa. I lavori consisteranno soprattutto nello ampliare la larghezza della sede stradale, in modo che non sia inferiore ai 6 metri. Ma questo non sarà

il solo scopo da conseguire. I criteri coi quali si costruisce oggi in Germania una strada nuova, o se ne migliora una vecchia, non sono più esclusivamente utilitari, giacché – secondo una superiore definizione – « le strade sono monumenti di civiltà destinati a varcare i secoli ».

Per bene interpretare la prima parte di questa concezione si cerca di inserire la strada nel paesaggio, evitando – per quanto è possibile – tutto quello che potrebbe violentarne il carattere, per esempio le dighe elevate e le profonde incassature, quali imprescindibili ragioni economiche e tecniche imponevano fino ad ora e continuano ad imporre nella costruzione di linee ferroviarie.

Per soddisfare poi al postulato della durata, si pone la massima cura nella preparazione del terreno e nella scelta del materiale. Allorché si tratta d tracciare una strada nuova, gli ingegneri cominciano col sondare il sottosuolo per prevenire il pericolo di frane e di avvallamenti. Solo quando le relative indagini hanno dato risultati ineccepibili e dopo che il terreno è stato portato al massimo di rassodamento col migliore e più moderno macchinario, si procede a gettare sulle piste la miscela di rivestimento che per le autostrade è quasi sempre di cemento e, per quelle provinciali già esistenti, di catrame o asfalto mescolato a ghiaia.

Centenario neo-zelandese.

Nel 1840 il capitano Hobson, ufficiale di marina, mandato a convincere i Maori di cedere i loro territori alla Corona britannica, prese terra nella Baia delle Isole il 29 gennaio. Il giorno dopo – narra *The Japan Chronicle* di Kobe – l'Hobsen emise due proclami, uno dei quali affermava l'autorità della Regina Vittoria sui sudditi britannici della Nuova Zelanda; l'altro dichiarava che il Governo inglese non avrebbe riconosciuto la validità di alcun titolo su quella terra, se non fosse stato concesso dalla Corona. Il 5 febbraio, a Waitangi, il capitano annunciò, ad una vasta adunata di europei e di indigeni, il desiderio della Regina di ottenere il consenso dei Maori alla sua sovranità e insieme di garantire loro il pieno e indisturbato possesso delle loro terre. Si firmò un trattato, a cui nei mesi seguenti aderirono 512 capi. Il 21 maggio, 70 anni dopo che Cook aveva, per la prima volta, preso possesso di quelle regioni, si proclamarono su di esse i diritti sovrani della Regina. In novembre, la Nuova Zelanda fu ufficialmente separata dalla colonia della Nuova Galles del Sud e divenne una parte distinta dei Domini britannici. Il capitano Hobson ebbe anche da disputare ad un certo Barone di Thierry il diritto di chiamarsi nientemeno che re della Nuova Zelanda. Questo episodio rivelava l'intenzione francese di colonizzare il paese: venuto a conoscenza di ciò, per le incaute parole d'un capitano di fregata francese, Hobson riuscì ad innalzare la bandiera inglese pochi momenti prima che la missione francese arrivasse sul luogo.

Il Reich conta circa 90 milioni di abitanti.

In base ai dati recentemente pubblicati dall'Ufficio Centrale di Statistica del Reich, i territori annessi alla Germania dopo il crollo dello Stato polacco misurano, inclusa Danzica, una estensione di 93.900 kmq., con una popolazione di circa 10 milioni di abitanti. Il Grande Reich è venuto così a raggiungere, senza calcolare il Protettorato di Boemia e Moravia, una estensione complessiva di 681 mila kmq., sui quali vivono circa 90 milioni di uomini. I territori occupati dalle truppe tedesche nell'ex-Polonia, fino alla linea di demarcazione tedesco-russa e formanti il Governatorato Generale, hanno un'estensione di circa 96 mila kmq. ed una popolazione di 10 milioni e mezzo di abitanti. La maggior parte dei territori ex-polacchi incorporati nel Reich è compresa nel distretto della Warthe, che misura un'estensione di 44.290 kmq. ed ha un totale di 4.590.000 abitanti. Il distretto di Danzica-Prussia occidentale abbraccia 30.055 kmq. di territorio, con 2.747.000 abitanti. Gli altri acquisti territoriali si ripartiscono fra l'Alta Slesia e la Prussia orientale. Nei distretti della Germania orientale si contano 12 grandi città: Königsberg, Breslavia, Hindenburg, Gleiwitz e Beuthen, Danzica con 256 mila abitanti, Bromberga con 134 mila, Kattowitz con 127 mila, Litzmannstadt (già Lodz) con 748 mila, Posen con 300 mila, Königshütte con 130 mila e Sosnowitz con 126 mila.

Come è noto, in seguito alla totale interruzione degli scambi dell'Inghilterra coi paesi scandinavi, sono venuti a mancare alla Gran Bretagna i rifornimenti di legname e di cellulosa. La stampa inglese, ad esempio, riceve soltanto il 30 per cento del proprio fabbisogno normale di carta. Ora in Inghilterra si sta meditando un progetto piuttosto fantastico per ovviare all'attuale deficenza: quello, cioè, di fabbricare la cellulosa per carta da giornali mediante lana. In questo modo si usufruirebbe anche dei grandi contingenti di lana importati a suo tempo dall'Australia, dalla Nuova Zelanda e dal Sud-Africa.

VITA PRATICA

L'ECONOMIA DEI COMBUSTIBILI

L'*Associazione Nazionale per il controllo della combustione* dedica alcune note agli utenti ed ai conduttori di impianti di riscaldamento a termosifone, autonomi o centrali, allo scopo di consigliare gli accorgimenti necessari ad ottenere il massimo risparmio di combustibile.

L'argomento assume particolare importanza nelle contingenze attuali, poiché il riscaldamento, nel prossimo inverno, dovrà essere contenuto entro i più ristretti limiti e ridursi al minimo indispensabile, mentre si dovranno adottare tutti i mezzi per diminuire le dispersioni termiche e per ricavare il massimo effetto utile dal combustibile bruciato.

Per economizzare il calore.

Per ridurre il consumo di combustibile bisogna evitare che il calore contenuto negli ambienti si disperda rapidamente. Occorre, inoltre, non riscaldare eccessivamente gli ambienti, ridurre il periodo di accensione dei termosifoni e il numero degli ambienti riscaldati e regolare razionalmente la temperatura dell'acqua in caldaia.

Il calore si disperde attraverso le pareti esterne, i pavimenti, i soffitti, e più ancora attraverso i vetri, le fessure delle porte e delle finestre e per la necessità di areare gli ambienti abitati. Sarà, quindi, necessario non aprire inutilmente porte e finestre; applicare ai battenti delle finestre guarnizioni di gomma o liste di panno; o, almeno, collocare alla base dei telai i cosiddetti «parafreddo»; applicare, se possibile, i doppi vetri alle finestre; chiudere, sull'imbrunire, le persiane e gli sportelli interni delle finestre. Molto utile risulta pure l'isolamento del soffitto, che separa l'ultimo piano dal sottotetto o dal terrazzo, mediante un buon rivestimento coibente.

La temperatura più adatta è 18°, ma in tempi di emergenza ne basteranno 16, temperatura sufficiente e senza effetti nocivi per la salute delle persone normali.

Si dovranno regolare attentamente gli impianti, specialmente quelli centrali, quando alcuni ambienti siano scaldati a temperature più elevate.

Dietro segnalazione dell'utente degli ambienti meno riscaldati, si aumenta la temperatura dell'acqua in partenza dalle caldaie, col risultato che l'utente degli ambienti più riscaldati è costretto ad aprire le finestre per far abbassare la temperatura interna, divenuta eccessiva. In questi casi occorre, senz'altro, far procedere alla regolazione dell'impianto da una ditta specializzata.

La durata del riscaldamento, in quasi tutte le città dell'Alta Italia, è di 150 giorni. Non sono poche le case, e specialmente le ville isolate, in cui lo si prolunga fino ad oltre 180 giorni. Orbene: la durata normale del riscaldamento può ridursi, anche in Alta Italia, a 120 giorni senza danno alla salute delle persone. In alcune regioni del Mezzogiorno, per condizioni del clima, il riscaldamento delle abitazioni non è una necessità assoluta e potrà essere soppresso, o ridotto alle sole giornate di maggior freddo.

Quando si impiegano combustibili a basso potere calorifico, le caldaie risultano insufficienti rispetto agli impianti a cui devono servire, per cui, non essendo possibile, nella totalità dei casi – specialmente per evitare il deperimento di materiale metallico – aumentare la potenzialità di esse, aggiungendovi altri elementi, si deve ridurre la quantità di calore da erogare, diminuendo il numero degli ambienti riscaldati con la chiusura di un certo numero di radiatori a mezzo di tappi fissi.

In massima, le sale, i salotti, i corridoi, insomma tutti i locali in cui non si ha assoluto bisogno di soggiornare, debbono essere esclusi dal riscaldamento.

Attenzione alla temperatura dell'acqua in caldaia, che deve variare in ragione inversa della temperatura esterna. Per esempio, nelle regioni dell'Alta Italia, se la temperatura esterna è di 5 o 6 gradi, si terrà la temperatura dell'acqua in caldaia sui 55-60 gradi. Se, invece, all'esterno si ha 0°, si terrà in caldaia 65-70°; se, infine, si ha all'esterno una temperatura sotto zero, la caldaia salirà a 75-80°, o anche a 85°. In nessun caso, però, si dovranno superare i 90°.

Per ottenere i migliori effetti utili.

All'ingrosso, il carbone è formato di gas combustibili, detti materie volatili; di coke, di ceneri e scorie.

Se si getta una palata di carbon fossile, come viene dalla miniera, su un braciere ardente, si sviluppa subito una fiamma dovuta all'accensione dei gas combustibili che si sprigionano dal carbone riscaldato ad una sufficiente temperatura. Quando il gas si è tutto consumato, resta il coke, che continua a bruciare, ma quasi senza fiamma e, quando tutto ciò che era combustibile è bruciato, restano le ceneri.

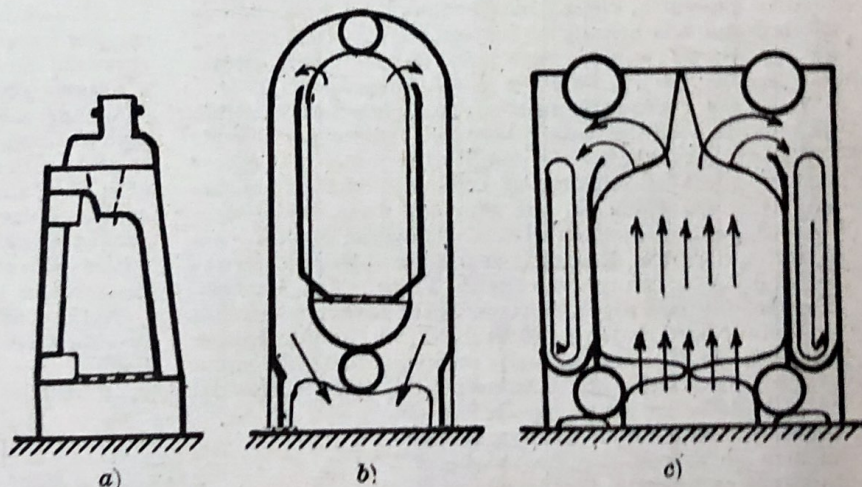



Fig. 1 - Caldaie a tiraggio superiore.

I carboni non sono tutti uguali: alcuni, che contengono molto gas e bruciano con fiamma lunga, sono usati di preferenza nei grandi impianti dell'industria e nella produzione del gas illuminante. In tempi normali non si usano nelle solite caldaie da riscaldamento, perché la forte massa di gas che sviluppano, nel periodo immediatamente successivo alla carica, non brucia completamente nelle piccole camere di combustione di queste caldaie, ma viene esportata in gran parte incombusta dal camino, con elevata perdita di calore. Altri carboni contengono, invece, pochissimo gas, come l'antracite, ed altri quasi nulla, come il coke; e sono quelli generalmente impiegati nel riscaldamento

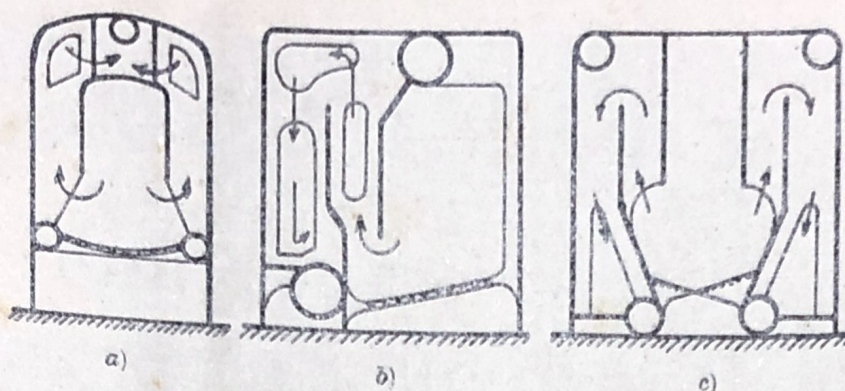



Fig. 2 - Caldaie a tiraggio inferiore.

Un indice della bontà di un combustibile è rappresentato dalla quantità di calore (espressa in calorie) che si sviluppa bruciando completamente un chilogrammo di esso:

Antracite estera	7700 calorie
Carbon fossile estero	7500 »
Carbone dell'Arsa	6600 »
Coke da officine da gas	6500 »
Carbone Sulcis	5800 »
Antracite nazionale « Italia »	5000 »
Lignite picea	5000 »
Mattonelle di lignite	4200 »
Lignite legnosa (xiloide)	3000 »
Legna seccata all'aria	3000 »

Altro indice della maggiore o minore bontà del combustibile è il suo contenuto in ceneri, che va dal 3-4% per le migliori antraciti, al 20-25% e più per alcune ligniti. Maggiore è la quantità di ceneri che un combustibile contiene, e maggior difficoltà si incontra a bruciarlo, perché le ceneri – specialmente se fondono, dando luogo alle scorie – ostruiscono i passaggi dell'aria nella griglia. Inoltre, fra le ceneri e le scorie resta sempre una certa quantità di pezzetti di carbone non bruciato, che vanno dispersi.

Altro elemento, che ha molta importanza nell'impiego del carbone, è la pezzatura. Le pezzature più indicate per gli impianti di riscaldamento sono: la noce per le caldaie più piccole; l'ovo e l'arancio per le maggiori.

Il coke e l'antracite possono essere caricati in strato molto alto e quindi essere lasciati bruciare per diverse ore senza sorveglianza. In tempi di emergenza è necessario attenersi al consumo di carbone di produzione nazionale, come il *Sulcis*, che proviene dalla Sardegna, e l'*Arsa*, che proviene dall'Istria. Abbiamo, inoltre, una quantità rilevante di ligniti, sparse in quasi tutte le regioni d'Italia, con prevalenza in Toscana e in Umbria. Si tratta di ligniti picee, che sono scure ed hanno l'aspetto e molte caratteristiche del carbone; di ligniti legnose (xiloidi), che rivelano ancora la struttura del legno da cui provengono. Tutti questi combustibili differiscono dal coke e dalla antracite, specialmente perché contengono un'alta percentuale di materie volatili. Le mattonelle di lignite sono formate da triti di lignite xiloide, fortemente compressi: esse hanno, quindi, le caratteristiche di questo combustibile, ma, essendo più asciutte e di forma regolare, bruciano molto meglio.

La legna deve essere preparata in pezzi non troppo grossi, per evitare che troppa aria passi tra un pezzo e l'altro, diminuendo il rendimento della combustione.

I residui di lavorazioni agricole e industriali (segatura o ritagli di segheria, vinacce, sansa di oliva, trucioli di granoturco, residui di conceria, ecc.) si usano nelle immediate vicinanze delle zone di produzione ed in genere hanno caratteristiche simili al legno.

Essi possono essere introdotti in caldaia direttamente a mano; o preferibilmente con mezzi meccanici o su griglie speciali.

La combustione altro non è che la combinazione chimica dell'ossigeno contenuto nell'aria con gli elementi utili del combustibile. Perché un combustibile bruci è, dunque, necessario che l'aria venga a contatto nel miglior modo possibile coi pezzi che costituiscono la massa in combustione, e a questo scopo serve la griglia, che sostiene il carbone e distribuisce l'aria.

La regolazione dell'aria va fatta mediante il registro del camino e le apposite portelle poste in basso nelle caldaie. Il fuoco deve essere diffuso nel modo più uniforme su tutta la griglia, in modo da non essere troppo bianco e brillante, indice di eccesso di aria, e nemmeno troppo cupo e percorso da fiammelle azzurre, indice di deficienza di aria. Se sulla griglia, guardata dal di sotto, appariscono zone scure, è segno che esistono grumi di scorie, o zone in cui il carbone non è acceso. Occorre allora smuovere il fuoco con l'apposito attizzatoio, per distribuire meglio il carbone acceso e sollevare le scorie perché l'aria passi.

Le caldaie generalmente usate nel riscaldamento domestico, sia centrale che autonomo, sono in ghisa. Per piccolissimi impianti, come quelli autonomi per appartamenti, si adopera la caldaia tronco-conica in un sol pezzo a camicia d'acqua (fig. 1-*a*). Negli impianti piccoli e di media importanza per il riscaldamento centrale di case di abitazione, di alberghi, di edifici pubblici, ecc., si fa uso delle caldaie in ghisa ad elementi. Negli impianti di grande importanza (ospedali, comunità, grandi alberghi, grandi edifici pubblici, ecc.), si ricorre o a batterie di caldaie in ghisa o ad impianti fissi, costituiti da grandi caldaie in lamiera di acciaio, che possono funzionare a vapore, ad acqua calda, oppure ad acqua surriscaldata.

Le caldaie ad elementi sono, in genere, costituite da un numero variabile di elementi in ghisa, fusi, per lo più, insieme con la griglia, e collegati da appositi attacchi. L'acqua circola nell'interno di ciascun elemento, mentre fra un elemento e l'altro vi sono i condotti percorsi dal fumo caldo. Queste caldaie sono di due tipi: a tiraggio superiore, a tiraggio inferiore.

Le figg. 1 *b*) e 1 *c*) rappresentano alcuni schemi di caldaie a tiraggio superiore, in cui la camera di combustione è limitata, in basso, dalla griglia e, lateralmente e in alto, dalla superficie degli elementi costituenti la caldaia. I prodotti della combustione attraversano verticalmente, dal basso all'alto, tutta la carica di combustione esistente in caldaia, lambiscono le pareti ed il cielo del focolare e poi passano nei giri di fumo.

Nel secondo tipo (figg. 2 *a*, *b* e *c*), il tiraggio, anziché in alto, è laterale dal basso. Perciò le fiamme ed i prodotti caldissimi della combustione non attraversano tutto

Tramoggia di carico del carbone
Tubo di andata
Motore elettrico
carbone incandescente
scorie
Ventilatore
Tubo di ritorno
Alimentatore del carbone
zona di distillazione
carbone fresco

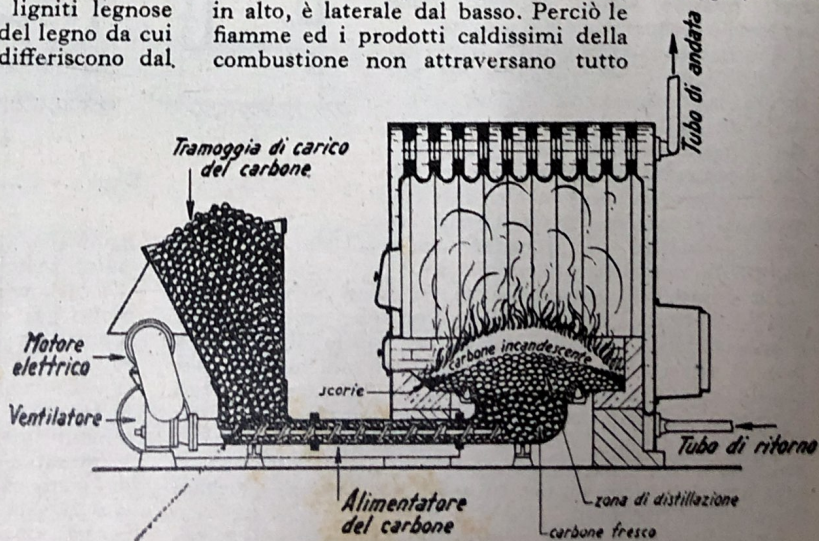



Fig. 3 - Focolare sotto-alimentato applicato ad una caldaia in ghisa ad elementi.

lo strato di combustione soprastante e, quindi, questo si riscalda lentamente. In conseguenza, le sue materie volatili si svolgono con una certa gradualità nel tempo e sono poi obbligate ad attraversare il carbone incandescente, per cui bruciano con maggiore facilità.

Con le caldaie a tiraggio superiore, qualora si adoperino carboni ricchi di sostanze volatili (*Sulcis*, *Arsa*, ligniti picee e xiloidi ed alcuni tipi di fossili esteri) bisogna fare cariche basse e frequenti; mentre, usando il coke e l'antracite, si riempie la camera di combustione fin quasi alla bocca di caricamento.

Nelle caldaie a focolare inferiore, invece, anche caricando a strato piuttosto alto carboni a lunga fiamma, oppure ligniti, purché non siano agglutinati e non ricchi di scorie, le sostanze volatili combustibili sono richiamate in basso dal tiraggio ed obbligate a passare attraverso lo strato di combustibile acceso. Per accendere e far la prima carica del mattino, si vuota anzitutto la caldaia dalle scorie, dalle ceneri e dal carbone non bruciato, rimastivi dal giorno precedente; si apre completamente la serranda del fumo e la portella del cinerario; si introduce la legna con carta e trucioli e la si accende; quindi, si mette il carbone in piccola quantità. Quando il fuoco è bene acceso si completa la carica, distribuendola su tutta la griglia e, dopo un po', si riduce il tiraggio al normale e si chiudono tutte le portelle, lasciando aperte solo le piccole aperture regolabili, o la sola portella comandata dal regolatore a catena.

Per le ricariche durante la giornata, prima si passa il ferro sulla griglia, per smuovere il carbone acceso, far cadere la cenere e staccare le scorie. I grossi grumi vanno sollevati e tolti con l'apposito ferro. Quindi, si spiana il fuoco e si introduce il carbone fresco, spandendolo nel modo più uniforme possibile.

Il coke e l'antracite bruciano bene, se caricati in strato abbastanza spesso, ma non esagerato. Si deve, cioè, caricare il combustibile fin quasi al davanzale della porta di caricamento. La ricarica va fatta quando lo strato di fuoco è ridotto a meno di 15 cm.: si ha così una rapida e completa accensione nella carica nuova. Se la caldaia viene spenta durante la notte, l'ultima carica va eseguita fra le 17 e le 18, lasciando poi morire lentamente il fuoco.

Se, invece, essa è accesa in continuità, l'ultima carica va fatta fra le ore 20 e le 21, dopo la quale il fuoco deve essere coperto con cenere e si debbono chiudere del tutto le prese d'aria, che, per effetto delle infiltrazioni, non manca mai completamente. Il consumo orario di combustibile si riduce a circa un quarto o un quinto di quello a regime attivo.

Ad ogni carica si deve tirar fuori la cenere raccoltasi sotto la griglia.

Almeno una volta al giorno, poi, e generalmente all'atto della prima carica del mattino, va fatta l'estrazione completa delle scorie, facendole saltare, con apposito ferro, alla superficie del fuoco e quindi estraendole dalla bocca di caricamento o dalla portella più bassa.

I carboni nazionali e le ligniti, essendo a lunga fiamma e ricchi di ceneri, non possono essere bruciati in alti strati, come il carbone coke e l'antracite, che hanno pochissime materie volatili. Di qui la necessità di caricare poco e spesso, ad intervalli di una o due ore al massimo, avendo cura di eliminare frequentemente le scorie.

Tener presente che tutti i nostri combustibili esigono un buon tiraggio.

Naturalmente, l'uso dei combustibili nazionali esige, da parte del personale addetto, una prestazione molto maggiore ed una maggiore esperienza, perché la condotta del fuoco è più difficile e, quindi, una persona potrà accudire a due o, al massimo, a tre caldaie.

Occorre poi che frequente pulizia sia fatta a tutti i passaggi del fumo. All'uopo si farà giornalmente uso dello scovolo di filo di acciaio, manovrando in tutti i passaggi del fumo e nel focolare.

Alcuni carboni nazionali, quando sono ammucchiati in grandi cumuli, dopo un certo periodo di tempo possono entrare spontaneamente in combustione. Questo fenomeno, caratteristico del carbone *Sulcis* e della maggior parte delle ligniti picee, va tenuto presente per i pe-

ricoli di incendio che possono derivarne. Si limiti, quindi, in genere, l'altezza dei cumuli che, all'aperto, per il *Sulcis*, è bene non oltrepassi i m. 1,50.

La legna si può usare purché la combustione sia ben regolata e frequente la pulizia a tutti i passaggi del fumo, che altrimenti si caricano di fuliggine catramosa. Naturalmente, il basso potere calorifico della legna ed il suo piccolo peso specifico obbligano a ricariche frequenti, mentre, in compenso, non si richiede quasi alcun lavoro sulla griglia, che si mantiene normalmente sgombra.

L'antracite « Italia » o gli ovuli formati con i frammenti di essa si trattano come il coke; ma, poiché questa antracite contiene una percentuale di ceneri molto più elevata, occorre muovere il fuoco per farle cadere, ed evitare che esse restino aderenti alla superficie esterna dei pezzi, provocandone lo spegnimento, pur rimanendo nell'interno di essi grossi noccioli di carbone incombusto. Lo strato sia sempre molto spesso e, quando è possibile, si mescoli l'antracite con coke da officina da gas, caricando i due combustibili a strati alternati.

Va poi ricuperato il carbone incombusto fra le scorie, perché ne resta sempre una quantità piuttosto notevole.

Quando l'utente si sia assicurata la disponibilità di un determinato tipo di combustibile nazionale, potrà riuscire conveniente apportare talune trasformazioni od adattamenti alle caldaie, secondo la qualità del combustibile.

Per il carbone *Arsa*, *Sulcis* e ligniti picee, in pezzatura minuta e senza troppa polvere, si può ricorrere all'uso di focolari meccanici sotto-alimentati, i quali stanno oggi largamente diffondendosi, perché offrono la possibilità di bruciare, in buone condizioni, tanto combustibili fossili pregiati, quanto carboni a lunga fiamma, con elevato tenore di ceneri. In questi focolai (fig. 3) il carbone viene caricato in una tramoggia, che porta al fondo una specie di grossa vite – coclea – la quale, azionata da un piccolo motore elettrico, spinge avanti con continuità il carbone e lo immette nella parte inferiore di una specie di cesto bucherellato in ghisa, che sostituisce la griglia. Il carbone, spinto dalla coclea, sale lentamente verso la parte più alta del cesto, riscaldandosi e sviluppando i gas combustibili che contiene. Questi gas, mescolati con l'aria proveniente da un apposito ventilatore, attraversano la massa sovrastante del carbone acceso e bruciano nelle condizioni più favorevoli.

Dopo avvenuta la combustione del gas, rimane il coke, che continua a bruciare fino a completa consumazione, mentre le scorie e le ceneri si riversano ai lati.

Per caldaie di maggiori dimensioni, anche potendosi disporre dei carboni suddetti, non si stima, in genere, economicamente conveniente ricorrere ai focolari sotto-alimentati. In tali casi, volendo far luogo a trasformazioni radicali, conviene sostituire la caldaia, adottando uno dei tipi costruiti *ad hoc* e che si adattano bene anche per le ligniti xiloidi.

Quanto alle trasformazioni parziali per le caldaie ad elementi, laddove si vogliano usare ligniti xiloidi od altri combustibili nazionali poveri, è consigliabile di aumentare la superficie riscaldata del 20-30%, con una corrispondente aggiunta di elementi intermedi.

V A R I E

Munizioni da bocca: origine e storia delle sussistenze militari.

Come si rifornisce di riserve di foraggi un esercito in zone difficili ed in condizioni disagiate? Come si provvede al vettovagliamento di larghe masse di soldati, di prigionieri, di profughi?

È questo – ricorda Gino Bellincioni nel *Lavoro Fascista* – il problema che ha sempre affaticato la mente dei condottieri e dei Governi: non far mancare nulla ai combattenti, anche a costo di imporre sacrifici alle popolazioni civili. Poco male quando si trattava di modesti contingenti di truppa! Si poteva sempre supplire alle deficienze dell'approvvigionamento sfruttando le risorse locali. In compenso, oggi, se più vasto è il teatro delle operazioni, sono moltiplicati i mezzi di trasporto, che gli antichi Romani, con parola molto significativa, chiamarono *impedimenta*.

Un modello di organizzazione si palesò il funzionamento dei servizi logistici italiani nella conquista dell'Impero, in periodo di sanzioni ed alla distanza di oltre quattromila chilometri dalla Madre Patria.

Tre sono i metodi o sistemi seguiti singolarmente o alternativamente e talvolta insieme: il cosiddetto « rifornimento da tergo », o da magazzini situati nell'interno del proprio paese, mediante apposite linee di comunicazione; il « trasporto dei viveri » affidato a speciali reparti dell'esercito combattente o anche al bagaglio personale del soldato; e infine la « requisizione sul luogo », sia in paese proprio che nemico.

Non è il caso di risalire ad epoche remote, quando, per la mancanza di un vettovagliamento vero e proprio, la fame, più ancora che il nemico, decimò eserciti e soldatesche.

Ai Romani per primi spetta il merito di aver dato un ordine a un così delicato servizio. Dapprima su basi semplici e individuali: il legionario romano era il panettiere di se stesso; recava con sé il grano necessario alla sua nutrizione e l'apparecchio per macinarlo; e, nelle pause delle marce, lo impastava e lo cuoceva. Il pane già cotto veniva fornito soltanto alle legioni che dovevano traversare il mare, perché sulle navi era proibito accendere fuochi.

Soltanto quando l'Impero, a salvaguardia dei propri possedimenti, si trovò nella necessità di spostare da una fronte all'altra numerose legioni, fu ravvisata l'opportunità di istituire magazzini di rifornimento, dislocati lungo la linea di operazioni; e nacquero così le « sussistenze militari ».

Nel Medioevo l'esperienza romana andò perduta. La costituzione, ad opera dei Comuni e delle Signorie feudali, di milizie raccogliticce e mercenarie, l'azione autonoma dei Capitani di ventura resero superfluo ogni

preordinato sistema di vettovagliamento. Si provvedeva volta per volta, depredando le contrade che si attraversavano o imponendo tributi in derrate ai paesi ove le truppe erano costrette a sostare.

Il problema – felicemente posto, se non risolto appieno dall'antica Roma – torna ad affacciarsi all'alba della storia moderna, con l'avvento degli eserciti nazionali, sempre più numerosi. Vi dedicano cure e attenzioni monarchi e guerrieri: Carlo V, a cui si deve la pratica applicazione, se non l'idea originale, delle «salmerie», cioè di veri e propri convogli di viveri marcianti alla retroguardia degli eserciti; Federico II di Prussia, al quale da qualche storico si vorrebbe attribuire la paternità del primo panificio mobile da campo.

Né poteva mancare l'apporto di Napoleone, che studiò i vari sistemi e, nelle diverse campagne, li applicò con raro senso di opportunità.

Un nuovo elemento si faceva intanto strada col progresso delle scienze, specialmente per quanto ha attinenza alla composizione e conservazione degli alimenti e alla comodità e rapidità di trasportarli anche a lunghe distanze.

Nessuna meraviglia, quindi, che in Germania, ove il culto della scienza è vivissimo, si sia anche studiato il modo più acconcio per ridurre al minimo indispensabile il volume dei cibi, senza danno del loro valore nutritivo e del loro sapore caratteristico. Come già fu accennato altra volta in questa rubrica, i legumi e la verdura vengono essiccati e pressati, mediante speciali procedimenti, fino a raggiungere il dieci ed anche il cinque per cento del loro peso di origine.

Si sono istituite cucine sperimentali, e per particolari esigenze sono adottati in Germania anche prodotti «condensati». Capolavoro gastronomico del genere sarebbe il *pemmikan* che, in forma di salsiccia, contiene, come dicemmo, insieme all'estratto di carne, succhi di frutta, crema di latte, pomodoro, lecitina ed altri ingredienti sostanziosi e vivificanti.

I paracadutisti.

Una delle grandi sorprese di questa guerra è stato l'impiego delle truppe paracadutiste tedesche. Ardimentosi soldati attaccati ad un grande ombrellone, rivestiti di certe tuniche che hanno valso loro l'appellativo scherzoso di «monache», sono piovuti dal cielo nel cuore del territorio nemico, occupandovi punti strategicamente importanti e difendendoli fino all'arrivo delle truppe di terra tedesche rapidamente avanzanti. Le prime azioni dei paracadutisti germanici si notarono in Polonia, ma i loro più importanti risultati si ebbero più tardi, sullo scacchiere occidentale, nel corso delle operazioni che dovevano condurre alla capitolazione dell'Olanda, alla resa del Belgio, alla disfatta della Francia. In Olanda, i paracadutisti occuparono l'aeroporto di Rotterdam quando le truppe tedesche avevano appena varcato la frontiera olandese. Essi riuscirono a tenere la posizione conquistata, mentre le truppe tedesche si facevano strada fra le linee nemiche. In Belgio, un pugno di uomini espugnava dal cielo il forte Eben Emael, affrettando la caduta di Liegi. Si comprende perciò facilmente il timore ispirato dalle truppe paracadutiste ai comandi alleati. Pur avendo anch'esse dei paracadutisti, l'Inghilterra e la Francia non avevano preveduto questa tattica, che fu per loro una sorpresa. Durante la campagna di Polonia, le potenze occidentali tentarono di far credere che i paracadutisti non fossero unità regolari dell'esercito e che si dovessero, quindi, trattare in conseguenza.

Come per tutte le altre specialità dell'arma aeronautica tedesca, il reclutamento dei paracadutisti è esclusivamente volontario. I requisiti richiesti per tale specialità sono tali e tanti che ben pochi di coloro che vi aspirano, e sono migliaia e migliaia, riescono a diventare paracadutisti. Condizione essenziale è che si tratti di giovani vigorosi, che abbiano subìto un sistematico allenamento sportivo di anni. Essi debbono essere elastici e resistenti; sapersi adattare ad ogni situazione; esser capaci di riso-

luzioni immediate e fulmineamente pronti all'azione; sprezzare ogni pericolo e sfidare ad ogni momento la morte. Tecnicamente, i paracadutisti vengono istruiti nel servizio di fanteria e genio e nel maneggio di tutte le armi, prima che nell'uso del paracadute. Tutti i paracadutisti, ufficiali compresi, debbono chiudere personalmente il loro paracadute, poiché nessun altro dovrà essere tenuto responsabile se il paracadute non si sarà aperto. Si fanno, quindi, esercitazioni di lancio, caduta e atterraggio. In principio il lancio avviene da una piattaforma piuttosto alta, quindi da un aeroplano da trasporto. Quando gli allievi sono sufficientemente esperti del lancio individuale si passa alle esercitazioni di lancio in gruppi, che è di somma importanza, poiché i paracadutisti debbono atterrare l'uno vicino all'altro, in modo di poter formare subito a terra unità organizzate. L'atterraggio è una delle operazioni più pericolose e difficili, nelle quali debbono essere addestrati i futuri paracadutisti. Dopo il lancio, il paracadute si apre automaticamente; il paracadutista non ha che da badare a mantenersi quanto più possibile immobile, per non imprimere falsi movimenti al paracadute. Poco prima di toccar terra il paracadutista deve volgersi rapidamente su se stesso, per non atterrare sul dorso, ché in tal caso il paracadute potrebbe trascinarlo un certo tratto per terra ed esser causa di gravi ferite e perfino della morte del paracadutista. Per questo giro in aria, immediatamente prima dell'atterraggio, occorrono capacità addirittura acrobatiche. I paracadutisti tedeschi hanno inventato un proprio sistema, naturalmente segreto, di superare anche quest'ultima difficoltà dell'atterraggio. E una volta a terra, essi sono ormai soldati regolari, pronti ad eseguire, come tutti gli altri loro camerati, i compiti rischiosissimi loro affidati, compiti da cui dipende spesso il successo delle operazioni di massa.

Com'è noto, se il preludio dell'azione dei paracadutisti tedeschi si è avuto in Norvegia, il teatro della loro grande attività è stato il territorio dell'Olanda e del Belgio. Nel primo, l'episodio più saliente è l'occupazione dell'aeroporto di Rotterdam-Waalhaven ove, durante l'azione di bombardamento e di mitragliamento effettuata dagli aeroplani, i paracadutisti, trasportati da altri aeroplani volanti a bassa quota, si lasciarono cadere sull'aeroporto. Approfittando dello scompiglio che colà regnava, ciascun paracadutista, seguendo il proprio compito prestabilito, sapeva come e dove doveva operare acciocché l'intero organismo aero-portuale olandese cadesse subito in mani tedesche e fosse possibile comunicare all'arma aerea la notizia, per far sì che altri apparecchi potessero trasportare 800 uomini in circa mezz'ora.

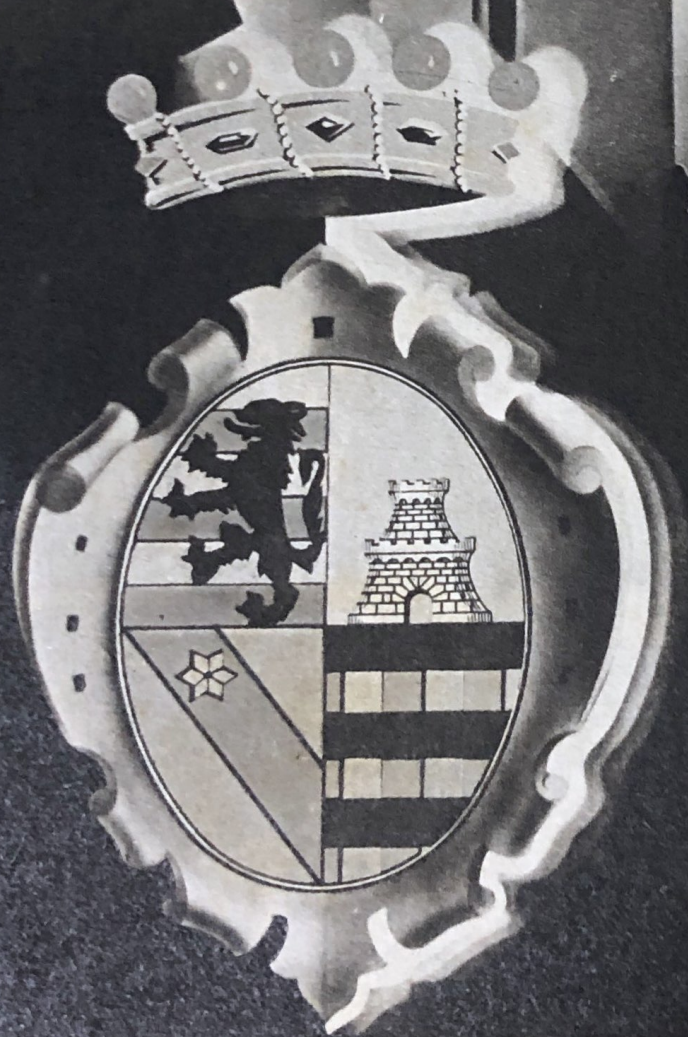
Uno dei fattori che maggiormente hanno contribuito al successo di questi gruppi di eroici fanti dell'aria fu senza dubbio l'accuratissima preparazione. Essi si presentarono certo alla porticina di lancio degli apparecchi che li trasportavano, con un fardello di nozioni tale da garantire senz'altro il successo. Anzitutto, questi uomini erano perfettamente istruiti circa le località nelle quali dovevano atterrare. Hanno studiato a lungo le carte topografiche della regione, hanno letto relazioni, osservato plastici, si sono allenati nello studio del piano d'attacco. Il terreno sul quale pongono i piedi non costituisce per essi una sorpresa. Già lo conoscono palmo a palmo, sanno quali sono i punti strategici da occupare, le vie da percorrere, i posti nemici da attaccare. Bisogna inoltre considerare che insieme ai soldati vengono calate dall'alto, con lo stesso mezzo, armi e munizioni in gran copia. Si tratta di mitragliatrici munite di numerosi caricatori, di fucili automatici, di bombe a mano, di rivoltelle e armi bianche. Sono state fatte discendere dal cielo perfino motociclette e biciclette, costruite appositamente con telai pieghevoli.

È evidente, da questo semplice quadro, l'apporto decisivo che può avere un simile intervento nel corso di una battaglia. Il nemico viene così attaccato alle spalle mentre deve ancora difendersi di fronte. I suoi gangli vitali cadono facilmente in preda al nemico, le vie di comunicazione principali sono tagliate. Si costituiscono, in secondo luogo, in pieno territorio nemico, dei centri di resistenza che, collaborando allo sforzo fatto dalle truppe alleate sul normale fronte d'attacco, indebolisce il nemico, causando inoltre panico e demoralizzazione tra le popolazioni civili.

Ad esempio, nella zona della Mosa, in uno dei momenti più critici per la Francia, ecco comparire a frotte i paracadutisti tedeschi, ad impedire di far saltare i ponti: ciò ha costituito un fattore risolutivo del successo tedesco nella zona stessa ed una circostanza che ha certamente contribuito a rendere più rapido lo sfacelo finale.

Sono state pubblicate in Romania le statistiche relative alla esportazione del petrolio e suoi derivati nel primo trimestre del 1940. In questo periodo l'esportazione è ammontata a 823.507 tonnellate, per un valore di 4.596,5 milioni di lei. Nei primi tre mesi del 1939 l'esportazione era stata complessivamente di 1.130.757 tonnellate, ma per un valore di appena 2.411,7 milioni di lei. Ciò non vuol proprio dire che la Romania abbia fatto, nel 1939, dei cattivi affari col suo petrolio; la verità è, invece, che nel 1940 i prezzi dell'«oro liquido» sono enormemente, quanto rapidamente, saliti.

All'ultima Fiera di Lipsia, in agosto, si è molto ammirato un nuovo prodotto che si presta assai bene alla fabbricazione di indumenti impermeabili. Si chiama «Mipolam» e somiglia moltissimo a un tessuto di seta oleata; è privo però di qualsiasi trama. Elastico come la gomma, molto resistente alla tensione, è refrattario all'azione del calore, dell'acqua, degli acidi e delle sostanze basiche. Ha inoltre il pregio di essere perfettamente inodoro e facile da pulire. Il campionario esposto a Lipsia comprendeva eleganti modelli colorati per signora, mantelli e soprabiti in grigio scuro per uomini, tute in grigio-argento per ciclisti e grembiuli di speciale resistenza per fonditori, fabbri ferrai e addetti a fabbriche di prodotti chimici. Di questi indumenti di «Mipolam» si prevede una larga diffusione, anche per il loro basso prezzo.

produzione propria
invecchiamento naturale
annate garantite
Brolio
CHIANTI
Casa Vinicola
BARONE RICASOLI
Firenze

LE VIE D'ITALIA

RIVISTA MENSILE DELLA CONSOCIAZIONE TURISTICA ITALIANA

ANNO XLVI - NUMERO 9 SETTEMBRE 1940 - XVIII E. F.

RITORNO A MENTONE ITALIANA

È in fondo giusto e naturale che, tra le terre irredente alla frontiera occidentale, Mentone sia tornata all'Italia separatamente e in anticipo. Quanto a Nizza ed al suo territorio, qualche sofisma storico poteva essere faticosamente addotto dai Francesi per negarne o attenuarne la sacrosanta italianità; per Mentone la cosa era tanto evidente, che nelle stesse guide e pubblicazioni francesi si poteva leggere la definizione di una città «franchement italienne», od altre simili. Italiani i nomi delle antiche famiglie del luogo, a cui se ne sono aggiunte moltissime nuove, immigrate negli ultimi decenni; italiani i nomi di località, non francesizzabili se non a costo di storpiarli malamente; italiano il dialetto, una caratteristica varietà di quelli di tipo ventimigliese, con qualche infiltrazione nizzarda. Italiano soprattutto il paesaggio, continuazione diretta di quello della Riviera, e l'aspetto stesso della città, così singolarmente simile, nella sua topografia e nel suo sviluppo urbanistico, a quello di Bordighera: un pittoresco ammasso di vecchie case liguri sul promontorio, a ponente del quale si è distesa nell'ultimo secolo la città nuova e moderna, signorile e turistica. Qui, della «civiltà» francese non si conserva altro che la vernice esteriore, vacua e lussuriosa, eclettica e incapace di una creazione propria, al punto da accogliere in uno stesso spazio motivi architettonici e russi e nordici ed orientali, senza imprimervi almeno un tocco di vitalità originale. Tutto sana ed armonizza la splendida cornice del mare indefinibilmente azzurro, del sole tepido e mediterraneo come a Sanremo od a Nizza, dei monti retrostanti ferrigni e tagliati a sega; e nel quadro l'elemento più espressivo resta pur sempre quell'antica roccaforte ligure abbarbicata al Capo, dura e combattiva come le rocce che la sovrastano: qui, Mentone e i Mentonaschi sono ancora rimasti puri e genuini.

Mentone fu in realtà sin dalle più lontane origini «intemelia», cioè parte inseparabile del gruppo di genti liguri che, prima ancora della conquista romana, ebbero il loro centro in *Albium Intemelium*, l'odierna Ventimiglia; e nel suo territorio (poiché ormai potremo liberamente chiamar di nuovo grotte di Mentone le celebri caverne dei Balzi Rossi) si sono conservati i resti più antichi dell'uomo che popolò per primo la Liguria e l'Italia settentrionale. Continuò a far parte sino al tramonto dell'Impero romano del municipio di *Albintimilium*, allora esteso nei suoi confini naturali dell'intero bacino del Roia e, sul mare, da Monaco a Bordighera. Anche dopo la caduta dell'Impero, quando Nizza divenne temporaneamente provenzale e il Trofeo di Augusto alla Turbia segnò il nuovo confine tra Liguria e Provenza, rimase strettamente legata a quel che sopravviveva dell'antica città romana di Ventimiglia, e fece parte del suo comitato e della sua diocesi, sino ai tempi moderni.

In tutto questo periodo però Mentone non esisteva ancora come città o come abitato di

ECCO MENTONE, TRA GLI ULIVI DELLA « COSTA AZZURRA »...

qualche importanza. Sul Capo San Martino, a ponente, dove ancora esistono i resti di una ricca costruzione romana, è il più antico nucleo di vita dell'intera zona: la mansione di *Lumo*, luogo di sosta della via Giulia Augusta, nell'età romana; e una vetusta chiesa dedicata a San Martino, divenuta poi nell'alto medio evo monastero lerinese. Dopo il mille invece Mentone appare nella storia col nuovo nome di *Poipino*, cioè *Podium pini*, « poggio del pino », quale uno dei castelli del settore occidentale del comitato ventimigliese. Il castello sorgeva al disopra di Mentone attuale, sull'altura ove rimase poi la chiesa dell'Annunciata, oggi magnifico belvedere di lussuosi giardini; e attorno ad esso si formò la prima modesta villa medioevale della zona, protetta dai conti di Ventimiglia nel periodo aureo della loro storia.

Nel secolo XIII sorse il nuovo castello sull'alto della vecchia Mentone, e si verificò, per ragioni che a noi sfuggono, il trasferimento della maggior parte della popolazione nella nuova località: *mons Otonis*, dal nome del conte ventimigliese che l'aveva posseduta o che aveva addirittura fondato il castello. Tale è l'origine del nome di Mentone, mediante una facile contrazione attraverso la forma intermedia *Montone*. Ma nel frattempo un fatto nuovo si era verificato, il trapasso del feudo, venduto verso il 1240 dai decadenti conti ventimigliesi a un rappresentante di una delle più illustri famiglie genovesi, Guglielmo Vento. Era un episodio, pari a quello dell'occupazione di Monaco da parte dei Grimaldi, dell'espansione genovese verso occidente, mirante a stabilire una salda barriera contro la potenza provenzale, e insieme ad avviluppare sempre più da vicino la ribelle Ventimiglia. Con ciò, Mentone si andava staccando per sempre dall'organismo comitale ventimigliese ormai in dissoluzione e legava i suoi destini a quelli della Dominante. Ne condivise infatti subito le fortune, le lotte interne e le traversie, ma non le toccò mai di essere durevolmente occupata dai Provenzali e, a differenza di Nizza, la sua vita politica sino alla fine del trecento rimase sempre orientata verso la Repubblica genovese.

Quando, nel 1379, i Vento furono costretti a sbarazzarsi della signoria di Mentone, vi subentrarono, dopo una breve parentesi dei Del Carretto di Savona, gli stessi Grimaldi signori di Monaco; e da questo momento la storia di Mentone diviene tutt'una con quella del vicino Principato. Nel frattempo, nel 1388, i Savoia potevano stabilmente insediarsi a Nizza, ricacciando al di là del Varo l'ingerenza provenzale; e ben presto la loro influenza sul Principato di Monaco crebbe a detrimento di quella genovese, sinché, nel 1448, essa assunse la forma giuridica di un vero e proprio protettorato;

SPLENDORE DI VEGETAZIONE SECOLARE, PRESSO IL CONVENTO DELL'ANNUNCIATA, CULLA DELLA STORIA DI MENTONE.

IL VECCHIO CIMITERO DI MENTONE, DOVE RIPOSANO I PATRIOTI MENTONASCHI DEL RISORGIMENTO.

LA VECCHIA MENTONE, IN UNA FOTOGRAFIA DI CINQUANTANNI OR SONO.

e da allora sino al 1848 (tolta la breve parentesi rivoluzionaria) Mentone fu con Monaco un isolotto di tenace autonomismo, chiuso tra il territorio sardo ad ovest e a nord e quello genovese ad est. Ed è facile immaginare come in questa situazione si sia plasmata nei Mentonaschi la secolare convinzione di essere parte integrante della grande famiglia italiana. Con Torino e col Piemonte, oltre che con la vicina Riviera e con Nizza, si svolgevano i suoi essenziali rapporti economici e sociali e, di riflesso, quelli linguistici e culturali. Mai, salvo nel periodo napoleonico, vi fu questione di separatismo filofrancese; e la crescente rivalità con la capitale dello staterello monegasco non faceva che aumentare sempre più la devozione della città verso il suo alto protettore e verso la Dinastia a cui era destino fosse affidata l'unificazione d'Italia.

Ma la pagina più bella e più gloriosa nella storia di Mentone si apre nel 1848 ed è legata all'età eroica del nostro Risorgimento: pagina troppo ignorata perché freddamente descritta nei suoi documenti da non imparziali cervelli d'oltralpe, ma degna di stare accanto a quelle che narrano le giornate più drammatiche vissute in quell'anno dalle città italiane.

Siamo vicini allo scoppio della prima grande lotta per l'indipendenza, e il fremito della rivolta percorre tutta l'Italia settentrionale. A Mentone già da vari anni la cittadinanza compatta, sotto la guida di Carlo Trenca, purissima figura di patriota e di animatore, è ai ferri corti col principe Florestano di Monaco, che mercanteggia e nega ai suoi sudditi ogni concessione liberale. La guarnigione sarda, agli ordini del colonnello Gonnet, è il naturale presidio delle aspirazioni cittadine per il conseguimento del regime costituzionale e l'annessione al Piemonte; e da tempo sostiene, sottomano, il movimento rivoluzionario, pur dovendo conservare l'apparenza di una condotta imparziale ed astensionista. Il 1º marzo gli eventi precipitano: la guarnigione sarda viene ritirata a Monaco, per dar luogo alla formazione di una guardia nazionale, e questo basta a dare il segnale della rivoluzione, che del resto già da vari mesi era in atto nelle tumultuose dimostrazioni popolari contro il principe e nei numerosi cortei ed assembramenti in favore dell'unione al Piemonte. Rivoluzione incruenta, perché la volontà della popolazione era, si può dire, umanime; e il 2 marzo Mentone, con la vicina Roccabruna, che sempre ne seguì le sorti, proclama in una grande assemblea la decadenza del principe e la costituzione di una Commissione provvisoria di Governo. Dopo una serie di tentativi di conciliazione, naturalmente falliti, il 21 marzo la stessa Commissione dichiarava Mentone e Roccabruna città libere sotto il protettorato del re di Sardegna, e stabiliva i colori della sua nuova

I PITTORESCHI DINTORNI DI MENTONE: IL VILLAGGIO DI S. AGNESE (M. 670).

IL RIDENTE PAESAGGIO DELLA RIVIERA LIGURE PRESSO MENTONE, VISTO DA CAPO MARTINO.

MENTONE, VISTA DA GARAVANO.

la facevano passare per il momento in seconda linea. I Mentonaschi, delusi, decidono di ricorrere al plebiscito. Ecco le motivazioni della deliberazione che lo indiceva, le quali costituiscono da sole la più bella rivelazione e il più bell'elogio del patriottismo di Mentone e della sua totalitaria adesione al Risorgimento italiano: « Vista la petizione, coperta di 153 firme, che tende a domandare l'adesione da parte delle città libere di Mentone e Roccabruna al Regno dell'Alta Italia sotto la Dinastia costituzionale di casa Savoia; viste le tendenze unitarie che si manifestano in tutta l'Italia; considerato che il nostro isolamento in mezzo alla grande famiglia italiana che si costituisce non potrebbe che essere pregiudizievole e funesto per il nostro avvenire; che, Italiani per sentimento e per la nostra posizione geografica, noi dobbiamo esserlo con la volontà e coi fatti, confondendo i nostri destini con quelli di un grande popolo; che questa riunione, indipendentemente da ogni altro vantaggio, fa sparire per sempre la possibilità di ricadere in preda di una famiglia, il che sarebbe per noi la più terribile delle calamità » ecc. Basterebbero queste parole a rivelare l'immensa ingiustizia di quel plebiscito irregolare che appena 22 anni dopo avrebbe dato Mentone in preda a una Nazione che non era la sua; ma a renderle più eloquenti intervengono i risultati del plebiscito, svoltosi dal 22 al 26 giugno: 568 voti favorevoli e nessuno contrario. Dopo di che la popolazione di Mentone poteva sperare di aver dimostrato la sua volontà in modo chiaro e inequivocabile per tutti i potentati europei dai quali dipendeva l'esaudimento dei suoi voti.

Invece, per colpa della Francia, non fu così. Napoleone III, che già aveva *in pectore* il disegno di annettersi Nizza e Savoia, seppe tergiversare e tener sospesa la decisione, in quel decennio denso di eventi e di risultati, sino al disgraziato 1860. Allora Mentone, sebbene fosse tuttora giuridicamente città libera e non facesse

bandiera: il tricolore sardo, con due mani intrecciate in segno di fratellanza e di fede italiana. Quale più evidente prova della volontà unanime di tutto un popolo? Ai primi di aprile, nella Cattedrale di Mentone veniva cantato un Te Deum di ringraziamento dal Vescovo di Nizza, invitato « a unire la sua voce a quella del popolo per invocare le benedizioni del Cielo sulla grande famiglia italiana e sui suoi santi e generosi redentori ».

Si attendeva che il Governo sardo, il quale alla comunicazione del fatto nuovo aveva risposto con promesse e col rinviare in sede la guarnigione del colonnello Gonnet, prendesse l'iniziativa e trovasse la via per effettuar l'annessione: tale era infatti l'intesa segreta e lo scopo di re Carlo Alberto. Ma il terzo Napoleone, e non meno di lui il Governo austriaco, dimostrarono il loro scarso entusiasmo per l'annessione, mentre i grandi eventi che maturavano

parte della Contea di Nizza, in seguito ad un arbitrario ordine dell'Intendente generale di Nizza ligio alla Francia, fu costretta a partecipare al plebiscito con tutti i comunelli del retroterra. Fu un plebiscito da burla: i documenti ne riveleranno un giorno la vera natura coercitiva; a Nizza, 6810 voti favorevoli e 11 contrari, e in tutto il dipartimento 22.452 favorevoli e 160 contrari! Ma è interessante osservare che la massima parte dei *no* viene da Mentone e dalle sue vicinanze: 54 in Mentone, ben 58 a Castellare, il glorioso feudo dei Lascaris, 26 a Gorbio, 5 a Sant'Agnese, 1 a Castiglione. Con ogni probabilità, il reale numero dei voti in favore della Francia era stato irrisorio. La patria di Carlo Trenca, che alla sua morte, il 4 giugno 1854, gli aveva dedicata una nobilissima lapide di omaggio, non poteva sentire altrimenti a pochi anni di distanza.

Del resto, val la pena di scorrere la lista dei maggiorenti mentonaschi che il 2 marzo 1848 proclamarono la costituzione della città libera: Augusto Massa, Giuseppe di Monleone, Zosimo Bottini, Filippo Maraldi, Carlo Albini, A. Martini, Onorato Ardoino, barone di Partounaux, Carlo Faraldo, Emanuele Palmaro, Giovanni Trenca, Giovanni Battista Fornari, Leandro Bosano, Giovanni Sue, Cavalier Trenca, Emilio Bottini, Pietro Rostagni, Carlo di Monleone, Remo Faraldo, Antonio Felice Palmaro, Giuseppe Amarante, Orazio de Preti, Emilio Fontana, Giuseppe di St. Ambroise, Gabriele Abbo, Antonio Faraldo, G. B. Bottini, Luigi Gismondi, Antonio Palmaro, Norato Masena, M. Parodi, Antonio Isouard, Luca Martini, Settimo Gioan, Onorato Mazena, Maurizio Marenco, Antonio Corras.

Quale plebiscito potrebbe essere più persuasivo di quest'accolta degnissima di patrioti rappresentanti le migliori famiglie della vecchia Mentone, i cui nomi in parte tradiscono la loro remota origine ligure e ventimigliese, in parte provengono da Savona, dal Genovesato, da Torino e persino da Bologna?

Decisamente, infranciosare Mentone in profondità era disperata impresa, e non vi è riuscito nemmeno il famigerato Torrès, che ai bei tempi del Fronte Popolare ne aveva fatto il suo feudo e il compiacente asilo dei fuorusciti della vicina frontiera: i veri Mentonaschi hanno saputo liberarsene a tempo. Essi hanno conservato gelosamente nascosto il vecchio tricolore italiano, e si accingono a spiegarlo in trionfo ritornando in seno alla Patria ritrovata. Quel giorno scompariranno per sempre il monumento servile alla regina Vittoria e quello effeminato ed imbelle che nel 1894 falsamente commemorò il centenario della unione di Mentone alla Francia; e Mentone avrà ritrovato la sua vera anima ligure, rimasta sempre tetragona ed incorrotta di fronte all'influenza e all'invadenza occidentale.

NINO LAMBOGLIA

(*Fotografie dell'Archivio del Museo Bicknell*).

LA ROCCA DI PONTE SAN LUIGI.

GERUSALEMME – VEDUTA DELLA CITTÀ DAL MONTE DEGLI OLIVI.

REGALITÀ ITALIANA IN ORIENTE

IL CENACOLO DI GERUSALEMME

Quasi a riconsacrare i diritti di Casa Savoia sui Luoghi Santi, i vescovi di Foggia e di Terracina hanno di recente invitato clero e popolo d'Italia a pregare il Dio degli Eserciti «perché si degni benedire condottieri e soldati e coronare con la completa vittoria i loro sacrifici e il loro eroismo», nonché per la rivendicazione e il riscatto dei Luoghi Santi, specialmente del Cenacolo e del Sepolcro di Gesù Cristo, in ogni modo vituperati dal giudaismo massonico.

In nessun luogo del mondo si pensa tanto a Roma come a Gerusalemme; non soltanto per tutto ciò che di dottrinale è insito nel nome di questa città, ma anche per taluni suoi aspetti particolari. Per esempio: a Gerusalemme come a Roma balza all'occhio e alla mente, in qualità di elemento costitutivo, la stratificazione dei secoli non mai del tutto cancellati dal tempo; e come a Roma, sol che si vada un poco a giro, si avvicendano visioni e tracce della romanità imperiale, del sorgere dei Cristianesimo, del medio evo ben scaglionato in tutti i suoi secoli illustri e oscuri, e via via, sul carro trionfale del barocco, fino ai dì nostri, così a Gerusalemme si trovano ben distinte, quasi schierate per una parata, le orme d'ogni tempo. Si guarda una catapecchia da cui sbucano, ben celate dal velo, furtive teste di arabe, e nei muri, ecco, affiorano pietre lavorate dai Crociati, recanti le inconfondibili sigle e una specialissima rigatura diagonale; se, per esempio, si entra in città per la porta che anche per i musulmani s'intitola alla «Signora Maria» (Bâb Sitti Mariam) subito la torre Antonia e l'arco di Adriano si profilano fra la S. Anna dei Crociati e la moschea di Omar. Questa, poi, sorge sull'area del tempio di Salomone, di cui fa fede il Muro del Pianto; e, poco più in là, è facile scorgere tracce della civiltà cananea.

E, come a Roma, tutti s'intendono un poco di antichità: dall'autista arabo che si improvvisa cicerone, fino al frate che, guidandoti piamente alla ricognizione d'un luogo santo, ti rivela d'un tratto, sol che tu gli mostri un po' di cordialità, quali amori egli covi, sotto la modestia della tonaca, per i dolmen o per le preistoriche sìlici.

Ecco, forse la differenza sta qui: che il tempo, a Gerusalemme, è più lungo che a Roma. Se, cioè, a Roma tutto sembra cominciare, appunto, dai Romani, tanto da farceli sentire familiari come dei contemporanei, a Gerusalemme il fiume del tempo, percorso a ritroso, conduce diritto alla sorgente prima d'ogni cosa, come un ragionamento di San Tommaso. Roma ha il suo atto di nascita, per così dire, legalizzato da un re, leggendario quanto si vuole, ma sempre immaginabile in carne ed ossa; Gerusalemme, invece, sembra esser nata dal *fiat* della prima settimana.

Così Roma trae il suo significato più profondo dall'essere quasi il corpo tangibile dello spirito che sorse in Palestina. E il rapporto è questo, appunto, dello spirito al volto, l'uno imprescindibile dall'altro per noi povera gente che ha bisogno di scrutare con gli occhi della fronte le abissali profondità dell'anima. Anche il cattolico Veuillot, infatti, se vedeva in Roma la « ville des âmes » in realtà pensava alla Terra Santa.

Ma non son questi i pensieri che volgevamo nella mente quando, anni or sono, entrammo per la prima volta nella città santa e maledetta. Eravamo ingenui e storditi turisti, se anche qualcosa in noi vietava di sentirci stranieri. E, come per tutti i turisti, l'intellettuale bisogno di trovare subito il « colore locale » era sommerso da un'altra attrazione ben più imperativa, anche se, per solito, chi viaggia non sa confessarla: l'attrazione che su chiunque si avventuri in un paese nuovo destano le insegne delle botteghe. Forse la confessione è brutale. ma non posso tacerla.

La bottega, per il turista, è assai importante: lì, danaro alla mano, egli può entrare da dominatore; e troverà sempre chi s'ingegnerà a capirlo, chi lo aiuterà con ogni mezzo a trarsi d'impaccio, e, per giunta, lo accoglierà con quel tanto di ossequio servile che – si dica quel che si vuole – solletica assai quel filo di vanità sempre presente in ciascuno di noi.

Le insegne palestinesi, poi, sono il più basso gradino delle iscrizioni multilingui tanto preziose per l'archeologo; altro motivo di compiacenza per chi – per tutti i turisti, cioè – si sente un po' uno scopritore. Sono redatte in tre lingue: in inglese, in arabo e in ebraico. Cade immediatamente la speranza di poter decifrare, sulla scorta della lingua europea, le diciture orientali; ma dalle scritture arabe emana pur sempre quel potere decorativo che era noto anche al Manzoni assai prima che i critici d'arte parlassero di calligrafismo.

E fu proprio una targa che mi costrinse ad associare, sia pure per l'enormità del contrasto, Roma con Gerusalemme: una targa rugginosa e ammaccata, pendente da un balconcino borghese, indicatomi dall'autista arabo, che – di-

GERUSALEMME – VEDUTA DELLA CITTÀ DAL MONTE SION.

GERUSALEMME – INTERNO DEL CENACOLO.

ceva lui – non parlava l'italiano, ma lo capiva benissimo. E doveva esser vero, dal momento che quasi fermò la macchina non so se per farmi meglio ammirare la targa o la vasta risata che illuminava il suo volto bruno. Sull'ovale di ferro, al centro, era decifrabile un leone di Giuda, malinconicissimo; e, intorno, si poteva compitare in inglese: « Consolato imperiale di Etiopia ».

Nel 1937 gl'Inglesi cullavano ancora oscure illusioni, non fugate neppure dalle larghe risate degli Arabi. Ma così fu che mi tornò negli occhi l'ultima visione di Roma: un altro leone di Giuda – ma quello *vero* – raspante ai piedi dell'obelisco di Dogali come Enrico IV a Canossa. E fraternizzai – ma da fratello maggiore – con l'allegria dell'arabo autista.

La corsa riprese attraverso la così detta città nuova, caotico e polverulento ammasso del malgusto architettonico internazionale. Dell'Oriente sospirato in cinque giorni di navigazione neppure una traccia, se non nella cenciosità dei pedoni e nelle babeliche iscrizioni trilingui; e nel disordine d'ogni cosa: ma un disordine disperato e incosciente, niente affatto caratteristico; giacché il disordine, per qualificarsi e, comunque, lasciarsi capire e apprendere, ha bisogno in certo modo di sintetizzarsi, come dire?... in una stilizzazione; il che è sempre ordine; magari a rovescio, ma ordine, paradossi a parte. Lì, invece, niente: disordine piatto e disgregato, che toglie qualsiasi facoltà d'orientamento.

Non stupisco, quindi, d'aver vibrato come davanti a una verità vestita di bellezza quando vidi una gran targa bislunga, solida e polita, di vetro nero e lucido, a lettere d'oro equidistanti, ritmate, geometricamente maiuscole: *Banco di Roma*, che lessi, compitando, lettera per lettera, compiaciuto fino alla gioia.

Così, quello che, qui da noi, sarebbe sembrato un parente campagnolo degli stracittadini geroglifici al neon, mi parve d'una miracolosa solennità, venerabile come la chiarezza indiscutibile delle massime antiche; ben meritevoli cioè di assurgere, per i miei primi vagabondaggi nella città novissima, alla dignità di punto infallibile d'orientamento: l'orsa maggiore che a me, ignorante, permette di trovare la stella polare e quindi, non senza una certa concentrazione, i quattro punti cardinali.

Così, ogni giorno, tornai a leggerla come una giaculatoria all'inizio d'ogni mio pellegrinaggio.

Ed eccomi, un pomeriggio, davanti alla mia bussola.

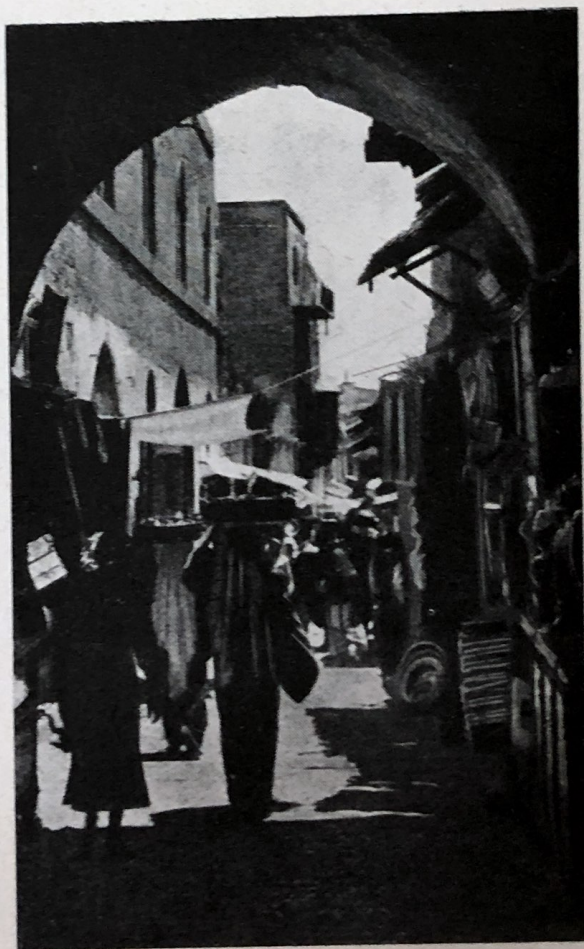
Alle mie spalle la vasta breccia nelle mura che tengon lontana dalla vecchia Gerusalemme

GERUSALEMME - LA SALA DELL'ULTIMA CENA.

l'ingerenza internazionale: quasi una larga piazza fra la porta di Giaffa e la cittadella. A sinistra, di fronte, la tumultuosa via di David, che, come un'insidiosa terra di nessuno, separa, addentrandosi, il quartiere arabo da quello ebraico. A destra una via strana, che, in pochi metri, ha il potere di allontanare smisuratamente il vocìo caotico di quel punto di sutura tra la vecchia e la nuova città.

Difatti, una bassa coppia di archi, sormontati da alti muri scanditi da impannate fittissime, trasforma la strada in una serie di cortili dove anche gli uomini sembrano trasformati: sono tutti Armeni, più puliti, dallo sguardo vivo e amichevole. E, subito dopo, mentre a poco a poco, salendo leggermente, ogni rumore dilegua e l'aria sembra farsi più tersa, la via si stringe tra due muri impenetrabili.

È stato un attimo: dal caos si è passati alla solitudine; e la luce, da abbacinante e faticosa, è divenuta soffice e ambrata come la pietra dei due altissimi muri. La terra, al cammino, sembra cava e sonante.

La via si stringe ancora, piega a sinistra: una torre sembra sbarrarla. Girato il suo stretto àmbito, vi si entra lateralmente e ci si trova di fronte a un fornice scavato nelle mura. È la porta di Sion. A destra e a sinistra due mendicanti accovacciati, silenziosi e assenti: due corpi corrosi. Un lebbroso e un cieco, forse?

GERUSALEMME - LA VIA DI DAVIDE.

Il silenzio è più alto, la luce più chiara. Ci si sente come sulla cima di un monte.

A sinistra, lungo l'esterno delle mura, una strada campagnola si apre subito verso Siloè e, girando fuori della città, conduce sotto la Porta Aurea, che fu l'arco trionfale la domenica delle Palme; poi si profonda nella valle di Giosafat per risalire al Getsemani, ai piedi del Monte degli Ulivi. A destra, una viuzza breve guizza rapida tra i muri che la stringono, per affacciarsi da una terrazza sulla strada di Betlemme.

Di fronte è il Monte Sion.

Non sono le strade che invitano a procedere; ma un lieto e tenero ondeggiare di foglie lievi sbucanti su da muri che rinserrano brevi recinti: cimiteri, giardini, terrazze; tutti egualmente adorni di verde, tutti egualmente freschi e soavi. Una rugiada leggera sembra aver stemperato in un pulviscolo verde l'oro del sole che le pietre riflettono iridescente.

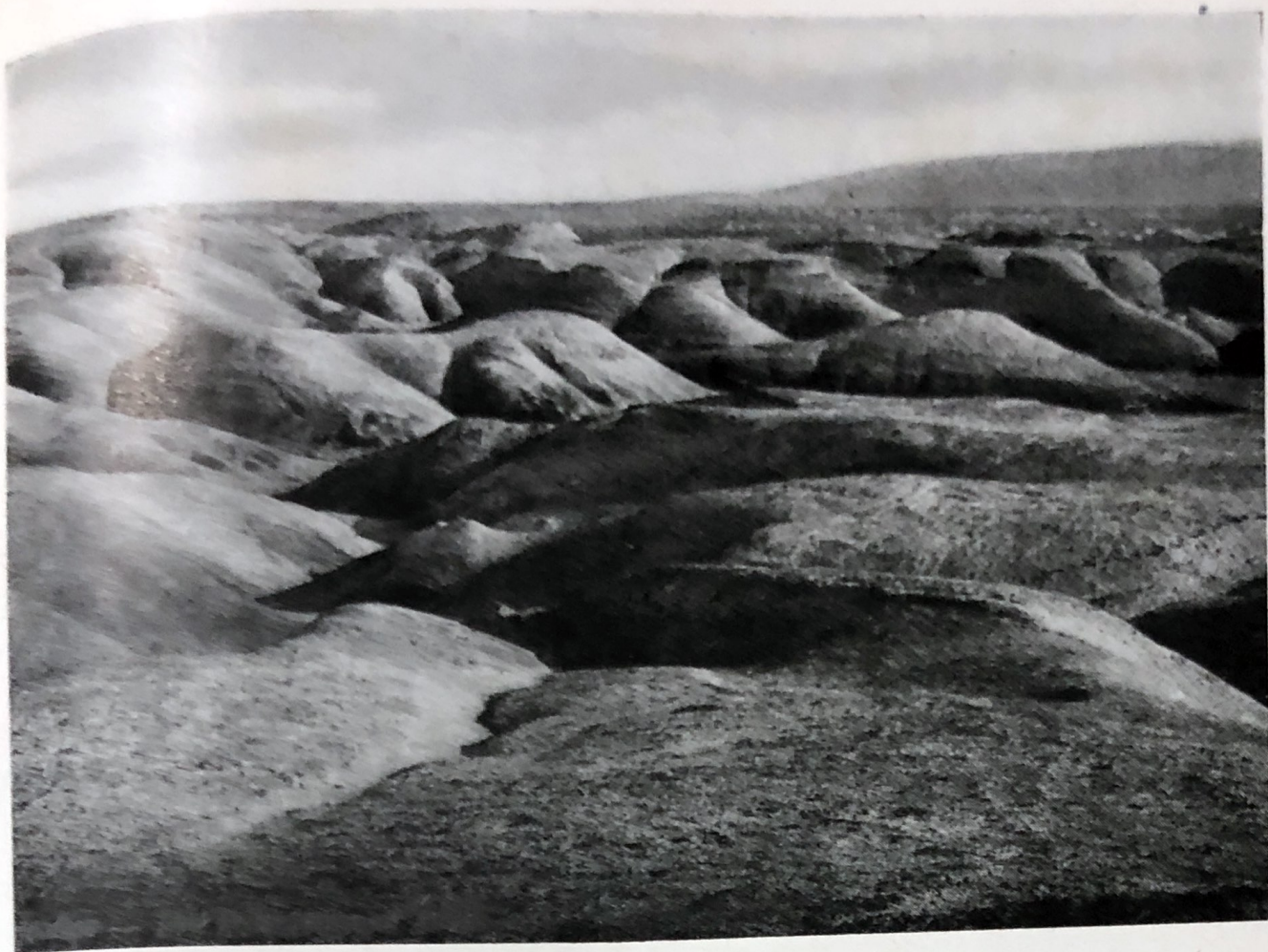
Al di là della lieve trina di verde l'azzurro s'è fatto più chiaro.

D'un balzo la pendice precipita, s'inaridisce nelle turgide dune del deserto di Giuda, che, sempre più aspro, tonfa giù nel Mar Morto che giace – di piombo – sul fondo. Lo sguardo risale a fatica; ma lo accoglie un gran velario che, illividito in basso dal bacio dell'Asfaltide, s'inazzurra, immenso, sconfinato, fino a placarsi, altissimo, nel profilo rettilineo e cilestrino dell'altopiano della Transgiordania. Sono i monti di Moab che si levano come una cortina di nebbia serena, chiari e tersi tanto che sembrano lì, vicinissimi, ma uniformi e levigati come se fossero all'estremo orizzonte.

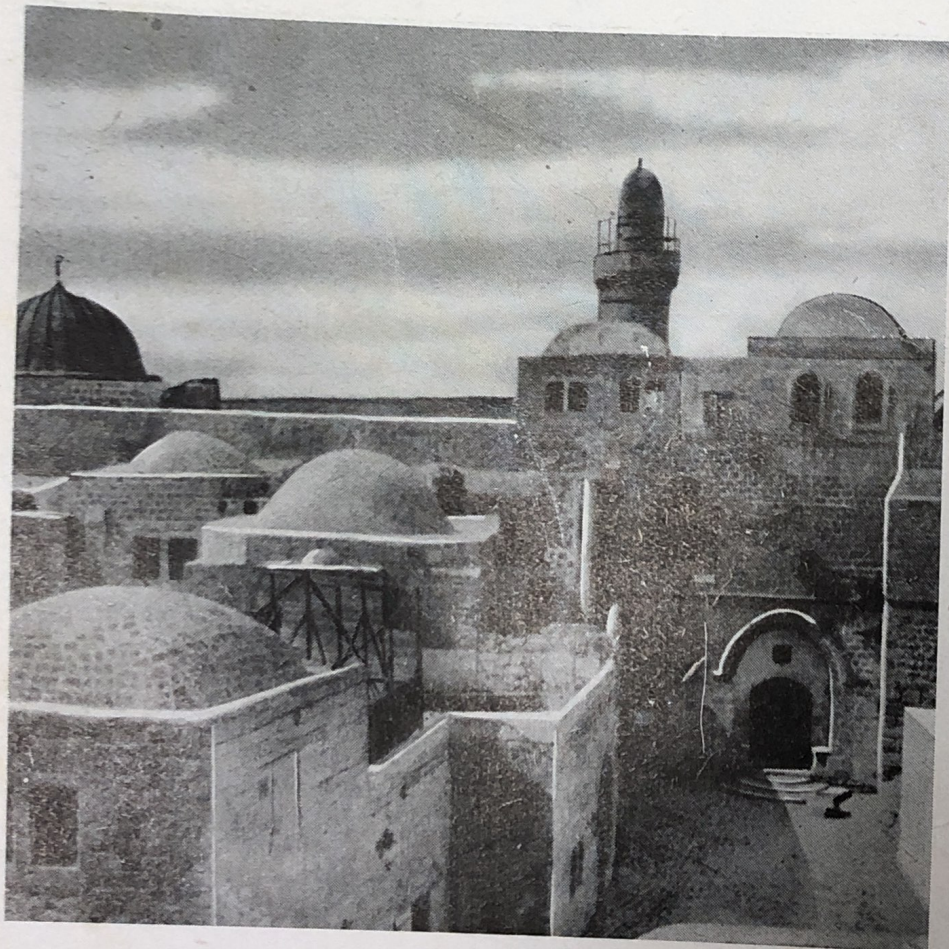
E lo sguardo s'innalza ancora, più su, nell'ugual colore del cielo, fin là dove una fascia d'azzurro denso traversa e appesantisce il gran cielo di Palestina. Al di qua e al di là della grande cintura azzurra il cielo si fa d'oro; tra poco fiammeggerà a occidente e si tingerà un poco di rosso anche a oriente. In Palestina, al tramonto, il sole sembra specchiarsi là dove risorgerà dopo la notte che precipita, scura, dall'alto.

« Resta con noi, chè si fa sera », dissero a quest'ora, tanti secoli fa, i due discepoli che, dalla strada di Emmaus, tornarono con l'anima in fiamme in città, la superarono, e, anch'essi, sostarono lì, davanti a quell'orizzonte, sul Monte Sion.

E infatti nasce d'un tratto, a quest'ora, la coscienza della sera imminente, che, piombando dal grande arco del cielo, sembra ghermire quei colori incomparabili che ora son dilatati e sospesi nell'aria. Verde, oro, azzurro: dolcissimi; ma vasti ed effimeri come un gran respiro. E

GERUSALEMME – IL CONVENTO DELLA DORMIZIONE. TRA LA CHIESA E IL CAMPANILE, IL CENACOLO COL MINARETO DELLA MOSCHEA.

IL DESERTO DI GIUDA.

GERUSALEMME - LA PORTA DI GIAFFA.

GERUSALEMME — UN MODERNO « CAMPO DEL VASAIO » SULLA SCARPATA DELLE MURA.

GERUSALEMME - LA MOSCHEA DI OMAR.

inconsciamente si affretta il passo, quasi timorosi che sia troppo tardi, verso il cuore di Monte Sion, il Cenacolo.

Un pio pellegrino del secolo di Dante, partitosi dalla natìa Poggibonsi per la Terra Santa, disse, a proposito di Betlemme, che là, quella dolcezza che alla contrada conferiscono e gli ulivi e i vigneti lo inducevano a ripensare a casa sua: «...son colli e valli, e tutti inarborati come la corte di Poggibonzi». Già ai suoi tempi, come ora, in Palestina si parlava un po' da tutti l'italiano; finché, due secoli dopo, un annalista non sentì il dovere di avvertire come quella che ufficialmente si chiamava *lingua franca* altro non fosse che *lingua italiana*. Sicché il puro idioma no-

GERUSALEMME – IL COSIDDETTO « STAGNO DI MAMILLA », CISTERNA DEL TEMPO DEL RE EZECHIA.

strale, che oggi vive in mille conventi e scuole di Palestina, risuona da quando i Francescani vi andarono, sulle orme del santo poverello di Assisi, che in italiano – devo crederlo – parlò al sultano, il quale, per certo, l'intese perfettamente.

E il frate di Poggibonsi avrebbe certamente trovato un lembo d'Italia anche qui, sul Monte Sion, se Alessio Baldovinetti e i suoi seguaci fossero nati un secolo prima a mostrargli quei vividari preziosi che sfrondano taciti e freschi su dai muri di fondo delle loro tavole quattrocentesche.

Oh se il buon frate avesse saputo o ricordato esattamente ciò che lì, al Cenacolo, era avvenuto pochi anni prima!

Nel 1335 si era indissolubilmente legato alla storia del Monte Sion un bel nome italico: Margherita; Margherita di Sicilia, figlia di Giovanni, quale acquirente dal tesoro pubblico di un appezzamento di terreno presso il Cenacolo. Il sacro edificio era stato forse, per il momento, dichiarato inalienabile. Ma quella porziuncola di suolo santificato, dove già i Cristiani di tutti i tempi avevano piamente costruito le loro chiese, Margherita la cedé subito ai « frati della corda », ai Francescani, i quali intendevano stabilmente custodire – contro tutti gli eventi – la Terra Santa.

UNO DEGLI OTTO OLIVI DEL GETSEMANI.

GERUSALEMME - IL MONTE DEGLI OLIVI.

Ma ciò che a Margherita fu impossibile, cioè la legale proprietà del vero edificio del Cenacolo, fu ottenuta invece poco tempo dopo dai Reali di Napoli, Roberto II e Sancia, che a proprie spese integrarono l'acquisto di Margherita di Sicilia, arricchendolo della parte più preziosa, e appresso cederono anch'essi ai Francescani il santuario, pur riservandosene in perpetuo, per la dinastia e per i successori, lo *ius patronatus*.

Di qui il diritto della Corona d'Italia sul Cenacolo di Gerusalemme; di qui la pretesa « questione », sorta dall'usurpazione perpetrata da Solimano il Magnifico e acuita in seguito, fin quando, nel 1551, espulsi i Francescani, il santuario fu ridotto a moschea.

Il Governo turco conservò inalterata la situazione, contro tutte le proteste, contro la testimonianza di solenni firmani stipulati in ogni tempo fra le potenze cattoliche e i sultani d'Egitto e di Turchia, i quali ogni volta avevano garantito e ribadito il diritto legalmente acquisito dalla corona di Napoli. A tal segno che perfino gli Alleati, alla fine della guerra mondiale, sentirono il dovere di imporre alla potenza mandataria, l'Inghilterra, la revisione di tutti i trattati concernenti i Luoghi Santi.

La Gran Bretagna per l'articolo 95 del trattato di Sèvres con la Turchia (10 agosto 1920) e per l'articolo 14 del mandato sulla Palestina (24 luglio 1922) s'impegnava a tener fede alla parola data; e lo confermava in seno alla Lega ginevrina per mezzo del suo ministro degli esteri Henderson, nel gennaio del 1930.

Naturalmente, fu nominata una delle consuete commissioni!

Parole: di quelle che l'inglese Shakespeare tanto disprezzava – uggiosamente – per bocca del suo principe Amleto.

Era necessario rendere scheletrica la testimonianza dei fatti che hanno ricondotto, e conservato fino a oggi, sulla soglia del Cenacolo la babelica traditrice Gerusalemme.

Lì, brutalmente, due arabi obesi vestiti da Europei, salvo il rosso *tarbush* ritto sul capo lanoso, impongono ai cristiani di non pregare ad alta voce nell'interno del Cenacolo, di non genuflettersi, di non adorare visibilmente; perché oggi, nel Cenacolo, gl'*infedeli* possono appena affacciarsi, purché, naturalmente, paghino moneta di corso legale. Un esiguo spazio fra i tappeti che ricoprono il pavimento permette di scorgere una sala trecentesca bassa e semibuia: è la « sala alta » dell'edificio a due piani che riproduce con assoluta fedeltà topografica il luogo dove il Redentore celebrò la Pasqua, trasfigurandola nella più alta essenza cristiana. Sotto è

un'altra sala, assolutamente inaccessibile: per i musulmani essa accoglie la tomba di David.

Anche Issa – Gesù – è per i maomettani un precursore del grande profeta; ma David è qualcosa di più: è una specie di vindice custode d'ogni terribilità divina.

Allah è buono, ma David non perdona. E se un giudice di tribunale è persuaso che un musulmano abbia spergiurato su Allah, lo invita a ripetere il giuramento su David. Infallibilmente l'accusato ritira il solenne atto di poco anzi: con David non si scherza.

E quando i Benedettini, custodi dell'attiguo santuario della Dormizione, vollero erigere presso la loro grande chiesa l'alto campanile che oggi svetta sulla cima del monte, gli arabi che lavoravano alla fabbrica furono terrorizzati. S'era sparsa la voce che, al primo suono delle campane infedeli, David si sarebbe scrollato dal sonno secolare e avrebbe sconquassato il mondo intero.

BETLEMME - UNA CHIESETTA PROSSIMA ALLA BASILICA DELLA NATIVITÀ.

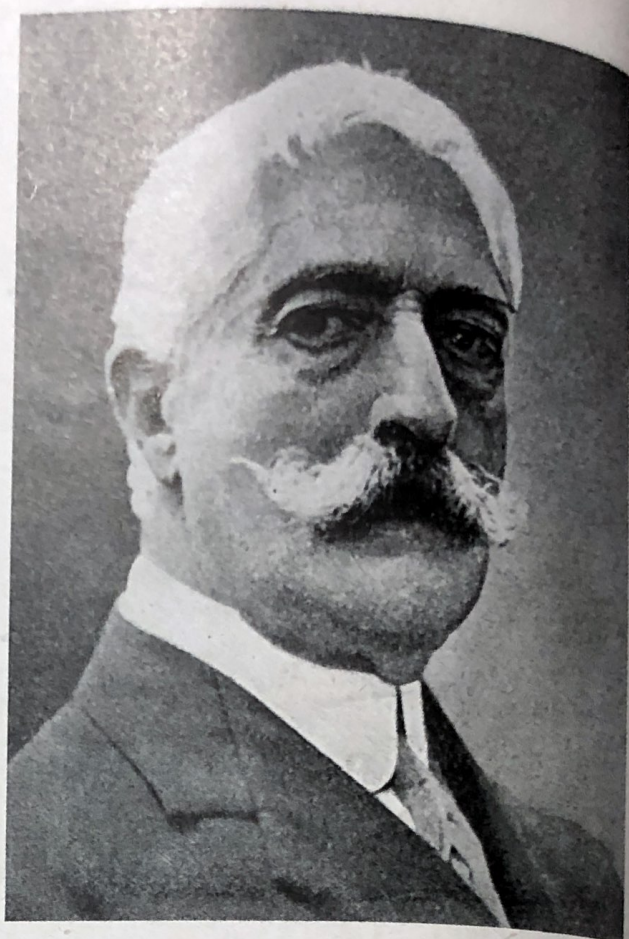
Oggi, a proposito di risvegli da sonni secolari e di capovolgimento del mondo, è fin troppo facile esser profeti.

Ma qui, sulle verdi pendici del Monte Sion, la speranza è sempre stata sorella della fede. Basta tender l'orecchio e ascoltare come il passato – il passato che ha nome Francesco d'Assisi, Margherita di Sicilia, Roberto e Sancia di Napoli – si libri nella gran chiarità di quei magici colori – oro, verde, azzurro – e rimanga immoto, per l'eternità, sopra ogni vicenda, intatto e intangibile; come uno spirito che abbia incarnato la propria immagine, certezza e consolazione degli uomini.

Così come Gerusalemme – la vera, la non maledetta – ha fissato il suo volto nel nome di Roma.

ADRIANO PRANDI

BETLEMME.

IL PAESAGGIO DI SICILIA NELL'OPERA DI GIOVANNI VERGA

UNO DEGLI ULTIMI RITRATTI DI GIOVANNI VERGA.

Ricorrendo il centenario della nascita di Giovanni Verga e il cinquantenario della prima rappresentazione di « Cavalleria rusticana », il cui libretto fu tratto per la musica di Pietro Mascagni dall'omonimo dramma verghiano, G. Titta Rosa illustra nel presente articolo il paesaggio dove si svolge l'azione dei romanzi e delle novelle dello Scrittore siciliano.

Nella novella *Di là dal mare*, che chiude le *Novelle rusticane* ed è quasi un riepilogo degli argomenti e dei temi trattati in quello stesso libro, il Verga, sotto la figura d'un personaggio, immagina di tornare alla sua terra in compagnia di una donna amata. Malinconico ritorno, ché gli amanti, dopo una breve stagione amorosa goduta in un « rifugio » campestre e conclusasi a Napoli, fra le emozioni della musica al San Carlo e le impressioni di una passeggiata notturna alla Riviera di Chiaia, « sfolgorante di luce », stanno ormai per dirsi addio. Ella tornerà, dopo l'avventura, alla sua vita consueta e monotona; egli resterà solo. La novella, che ha un fondo chiaramente autobiografico, può essere considerata, simbolicamente, come un distacco dai motivi amorosi e sentimentali che informano in grandissima parte i cosiddetti romanzi « mondani » di Verga, e un ritorno ai veri e profondi motivi che animeranno la sua arte nuova, quelli appunto delle *Novelle rusticane* e dei due grandi romanzi. Distacco e ritorno; punto « cruciale » d'estrema importanza nell'opera di Giovanni Verga.

Cotesta novella, posta, dunque, a chiudere le *Rusticane*, se non ha grande valore letterario in sé, ne ha uno assai notevole dal lato della storia « interna » di Giovanni Verga: e sta, idealmente, tra il passato, vissuto e ormai finito, e il presente, di crisi, cui presto succederà la nuova stagione felice dell'arte verghiana. Essa, infatti, mentre allude ad uno degli amori « mondani » che Verga visse e descrisse, più o meno trasposti nei personaggi delle novelle e dei romanzi anteriori ai *Malavoglia*, ne segna l'evidente dissoluzione.

Da Napoli, il piroscafo che ricondurrà i due amanti in Sicilia è partito nel pomeriggio; la notte è trascorsa, ed ecco ora, all'alba, essi si ritrovano sul ponte, in vista della Sicilia: « Di già la Sicilia sorgeva come una nube in fondo all'orizzonte. Poi l'Etna si accese tutto a un tratto d'oro e di rubini, e la costa bianchiccia si squarciò in seni e in promontori oscuri, qua e là ». « Il vapore superbo » s'avvicina sempre più alle due coste: « a sinistra la Calabria, a destra la punta del Faro sabbiosa, Cariddi, che allunga le braccia bianche verso Scilla rocciosa e altera. Poi, quasi all'improvviso, nella lunga linea della

LA PIANA DI CATANIA, «DOVE LA MALARIA SI TAGLIA COL COLTELLO», PRIMA DELLA BONIFICA FASCISTA. (*Fot. Pirrone*)

costa che sembrava unita, si aperse lo Stretto come un fiume azzurro». È il primo saluto di Verga alla sua terra natale. La visione s'allarga via via che si determina; e tornano alla mente e all'occhio dello scrittore i luoghi del suo paese natale, che saranno quelli della sua arte, con l'accenno alle figure e ai temi delle *Novelle rusticane*. Ecco Licodia, la Piana di Catania, il Biviere di Lentini, «fecondo ed omicida, laggiù, lontano, dietro le montagne azzurre e le linee malinconiche della pianura, e i monti grigi di ulivi, o aspri di fichidindia o bianchi di neve». È il paesaggio delle novelle *La roba* e *Malaria* che domina l'opera di Verga con la sua impassibile e tragica desolazione.

Leggiamo in *Malaria*:

E' vi par di toccarla colle mani – come della terra grassa, che fumi, là, dappertutto, torno torno alle montagne che la chiudono, da Agnone al Mongibello incappucciato di neve – stagnante nella pianura a guisa dell'afa pesante di luglio. Vi nasce e vi muore il sole di brace, e la luna smorta, e la Puddara, che sembra navigare in un mare che svapori, e gli uccelli e le margherite bianche della primavera, e l'estate arsa, vi passano in lunghe file nere le anitre nel nuvolo dell'autunno, e il fiume che luccica quasi fosse di metallo, fra le rive larghe e abbandonate, bianche, slabbrate, sparse di ciottoli; e in fondo il lago di Lentini, come uno stagno, colle sponde piatte, senza una barca, senza un albero sulla riva, liscio ed immobile. Sul greto pascolano svogliatamente i buoi, rari, infangati sino al petto, col pelo irsuto.

Quando risuona il campanaccio della mandra, nel gran silenzio, volan via le cutrettole silenziose, e il pastore stesso, giallo di febbre e bianco di polvere anche lui, schiude un istante le palpebre gonfie, levando il capo all'ombra dei giunchi secchi.

È che la malaria v'entra nelle ossa col pane che mangiate, e se aprite bocca per parlare, mentre camminate lungo le strade soffocanti di polvere e di sole; e vi sentite mancare le ginocchia o vi accasciate sul basto della mula che va all'ambio, con la testa bassa.

Laggiù, Lentini, e Francofonte, e Paternò, cercano di arrampicarsi come pecore sbrancate sulle prime colline che scappano dalla pianura, e si circondano di aranceti, di vigne, di orti sempre verdi. La malaria acchiappa gli abitanti per le vie spopolate, e li inchioda dinanzi agli usci delle case scalcinate dal sole, tremanti di febbre sotto il pastrano, o con tutte le coperte del letto sulle spalle. Nella pianura, le case sono rare e di aspetto malinconico; lungo le strade mangiate dal sole, fra due mucchi di concime fumante, appoggiate alle tettoie crollanti, dove aspettano coll'occhio spento, legati alla mangiatoia vuota, i cavalli di ricambio. O sulla sponda del lago, colla frasca decrepita dell'osteria appesa all'uscio, le grandi stanzacce vuote, e l'oste che sonnecchia accocco-

SPIAGGIA DI ACIREALE, CON GLI SCOGLI DI ULISSE. ACIREALE È IL PAESE DOVE MUORE NATA, LA PROTAGONISTA DI « TIGRE REALE ».

lato sul limitare, colla testa stretta nel fazzoletto, spiando ad ogni svegliarsi, nella campagna deserta, se arriva un passeggero assetato. Oppure come casette di legno bianco, impennacchiate da quattro eucalipti magri e grigi, lungo la ferrovia che taglia in due la pianura come un colpo d'accetta, dove vola la macchina fischiando al pari di un vento d'autunno, e la notte corruscano scintille infuocate. O infine qua e là, sul limite dei poderi, segnato da un pilastrino appena squadrato, coi tetti appuntellati dal di fuori, colle imposte sconquassate, dinanzi all'aia screpolata, all'ombra delle alte biche di paglia dove dormono le galline colla testa sotto l'ala, l'asino lascia cascare il capo, colla bocca ancora piena di paglia, e il cane si rizza sospettoso, e abbaia roco al sasso che si stacca dall'intonaco, alla lucertola che striscia, alla foglia che si muove nella campagna inerte.

È lo stesso paesaggio che Verga descrive nell'altra novella, *La Roba*, uno dei suoi più potenti e drammatici racconti, con quella rappresentazione, di tono veramente omerico per la sua impassibilità, ma più cupa e desolata, che non solo incornicia, ma fa quasi tutt'uno con la « passione » per la ricchezza, da cui è divorato il protagonista, Mazzarò, l'eroe della « Roba »; il quale preludia alla grande figura che sarà, nel romanzo omonimo, Mastro don Gesualdo.

« Il viandante che andava lungo il Biviere di Lentini, steso là come un pezzo di mare morto, e le stoppie riarse della Piana, e gli aranci sempre verdi di Francofonte, e i sugheri grigi del Resecone, e i pascoli deserti di Passaneto e di Passanitello, se domandava, per ingannare la noia della lunga strada polverosa, sotto il cielo fosco dal caldo, nell'ora in cui i campanelli della lettiga suonano tristamente nell'immensa campagna, e i muli lasciano ciondolare il capo e la coda, mentre il lettighiere canta la sua canzone malinconica per non lasciarsi vincere dal sonno della malaria: – Qui di chi è? – Sentiva rispondersi: – Di Mazzarò. – E passando vicino a una fattoria grande quanto un paese, coi magazzini che sembrano chiese, e le galline a stormi, accoccolate all'ombra del faggio, e le donne che si mettevano la mano sugli occhi per vedere chi passava: – E qui? Di Mazzarò. – E cammina e cammina, mentre la malaria vi pesava sugli occhi, e vi scuoteva all'improvviso l'abbaiare di un cane, passando per una vigna che non finiva più, e si allargava sul colle e nel piano, come gli pesasse addosso la polvere, e il guardiano sdraiato bocconi sullo schioppo, accanto al vallone, levava il capo sonnacchioso, e apriva un occhio per vedere chi fosse: – Sempre di Mazzarò. – Poi veniva un uliveto, folto come un bosco, dove l'erba non spuntava mai e la raccolta durava fino a marzo. Erano gli ulivi di Mazzarò.

E verso sera, allorché il sole tramontava rosso, e la campagna si velava di tristezza, si incontravano le lunghe file degli aratri di Mazzarò che

IL BIVIERE DI LENTINI, « STESO LÀ COME UN PEZZO DI MARE MORTO ». (*Fot. Pirrone*)

tornavano adagio adagio dal maggese, e i buoi che passavano il guado e si vedevano nei pascoli lontani della Canziria, sulla pendice brulla, le immense macchie biancastre delle mandre di Mazzarò; e si udiva il fischio del pastore echeggiare nelle gole, e il campanaccio che risuonava, ora sì ed ora no, e il canto solitario perduto nella valle.

Tutta roba di Mazzarò. Pareva che fossero di Mazzarò perfino le cicale che ronzavano e gli uccelli che andavano a rannicchiarsi col volo breve dietro le zolle, e il sibilo dell'assiolo nel bosco. Pareva che Mazzarò fosse disteso tutto grande per quanto era grande la terra, e che gli si camminasse sulla pancia ».

Questo il grande affresco, dai toni cupi ed epici, che sta quasi al centro del paesaggio verghiano.

Ma, nella tavolozza paesistica di Verga si alternano due toni fondamentali: questo, che abbiamo indicato in *Malaria* e nella *Roba*, e che sarà lo stesso tono del paesaggio di *Mastro-don Gesualdo*, e l'altro, più chiaro e lieve, intonato all'idillio triste dell'altro grande romanzo, *I Malavoglia*. Cotesto tono, forse più sfumato e quasi primaverile, si ritrova anche negli altri romanzi e racconti, sparso qua e là; e i suoi punti più vivi, i suoi « luoghi poetici » coincidono coi luoghi, diremo, geografici di Aci Trezza, di Aci Castello, di Aci Reale, di Aci Sant'Antonio, e del mare di Catania. Sono i luoghi e i paesi dove sorrise Galatea, dove ancora sorride l'antico mito della poesia classica. Ma Verga non lo vide col ricordo di questa poesia; scrittore, a suo modo, classico, e forse appunto per questo, egli descrive ed evoca codesto paesaggio senza la minima « reminiscenza » libresca, ma con occhi e ricordi propri; cioè con l'animo di chi, dopo averlo veduto da ragazzo, vi torna col ricordo e la nostalgia dell'adulto.

È un paesaggio, quindi, della memoria e degli affetti, costituito con i due elementi fondamentali, ricordo e nostalgia, esperienza e sentimento, da cui nascono sempre i paesaggi della poesia. Così fu anche, pur con colori e linee totalmente diversi, per il paesaggio lombardo in Manzoni; dove tuttavia – osserviamolo tra parentesi – è da notare una differenza fondamentale rispetto al paesaggio verghiano. E cioè, che nel romanzo manzoniano il paesaggio fa piuttosto da cornice all'azione, ed è quasi sempre distaccato da essa, serbando, quindi, un carattere più descrittivo che intonato al sentimento dei personaggi. Ho detto « quasi sempre »: poiché anche il paesaggio della campagna lombarda descritta dal Manzoni nel punto ove padre Cristoforo si avvia verso la casa di Lucia, oppure la scena del patetico addio ai monti, rispondono al sentimento dominante dei personaggi. Senonché, questo rapporto e, direi, fusione tra paesaggio e animo di chi lo contempla, questa rispondenza intima tra le cose e il sentimento delle persone che agiscono idealmente nel cerchio del loro paesaggio,

GLI SCOGLI DEI CICLOPI AD ACI CASTELLO. (*Arch. fot. della C.T.I.*)

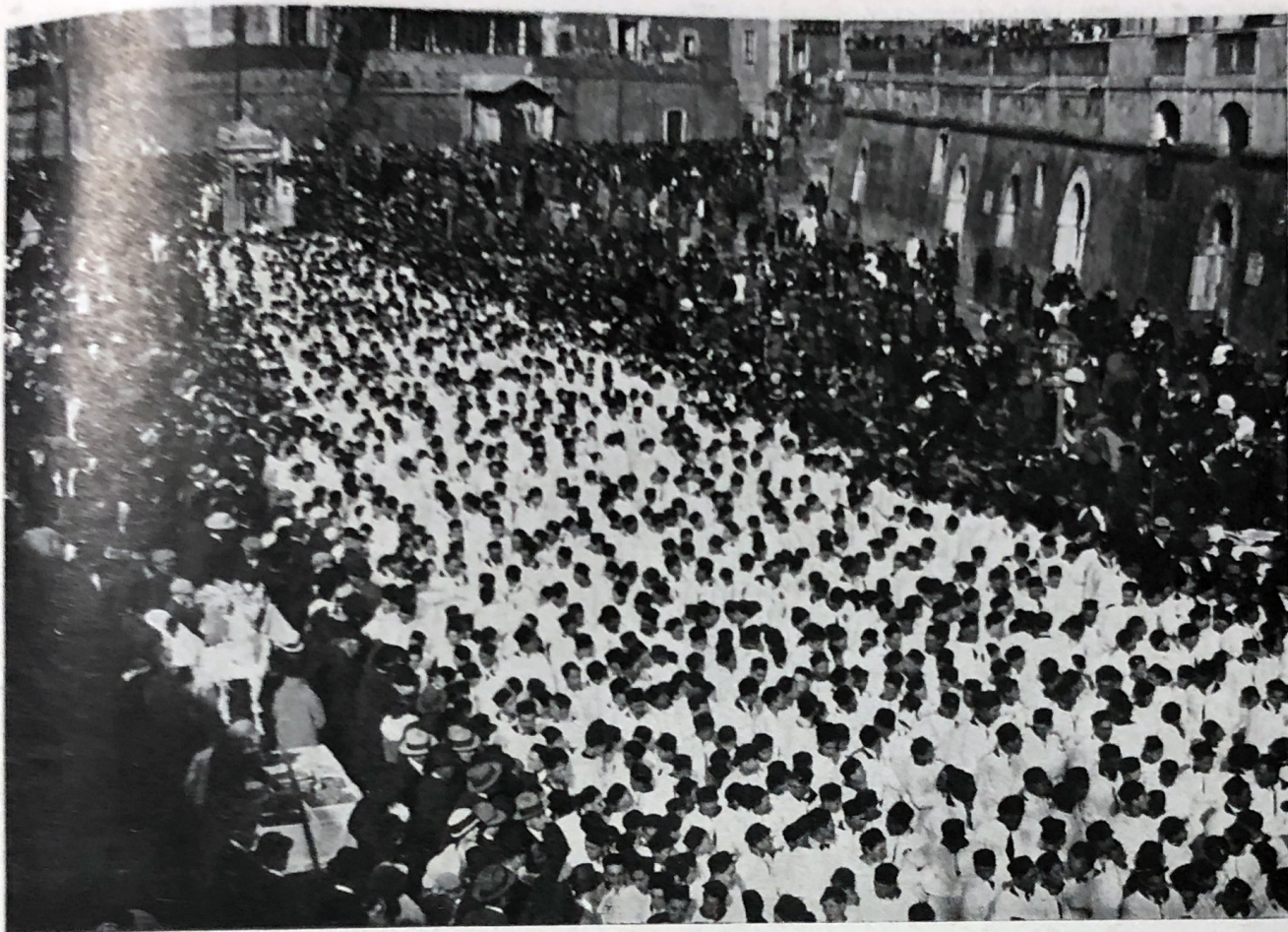
ACI CASTELLO: LA RIVA E LE ROVINE DEL CASTELLO. (*Fot. Brogi*)

TIPO DI PESCATORE DI ACI TREZZA. (*Fot. Pirrone*)

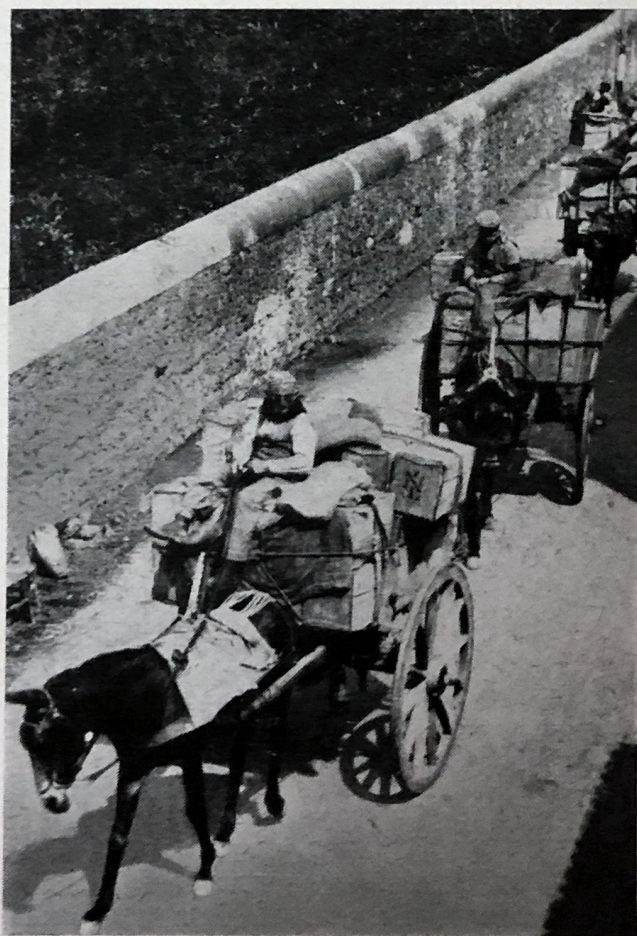
è costante in Verga: al punto ch'egli vede anche il paesaggio con l'occhio stesso dei suoi personaggi. Si legga, ad esempio, quella pagina del *Mastro-don Gesualdo* in cui il protagonista, quasi pungolato dalla sua tragica « idea fissa », la roba, gira per le sue campagne sotto il solleone: « *E se ne andò sotto il gran sole, tirandosi dietro la mula stanca. Pareva di soffocare in quella gola del Petraio. Le rupi brulle sembravano arroventate. Non un filo di ombra, non un filo di verde, colline su colline, accavallate, nude, arsicce, sparse di olivi rari e magri, di fichidindia polverosi, la pianura sotto Burdaturo come una landa bruciata dal sole, i monti foschi nella caligine, in fondo. Dei corvi si levarono gracchiando da una carogna che appestava il fossato; delle ventate di scirocco bruciavano il viso e mozzavano il respiro; una sete da impazzire, il sole che gli picchiava sulla testa, come fosse il martellare dei suoi uomini che lavoravano alla strada del Camemi...* ».

Descrive questa brulla e infocata desolazione, il Verga; ed è come se descrivesse l'animo stesso del protagonista.

Ma, come ho accennato, accanto a cotesto tono drammatico del paesaggio verghiano, ce n'è un altro; e questo si ritrova soprattutto nei luoghi vicini al mare, o sul mare, che sono specialmente i luoghi dei *Malavoglia*; ma anche, con brevi tratti qua e là, quelli degli altri romanzi e racconti. Ad esempio, in *Eva*: « *Fuori Aci Sant'Antonio, dopo un cinque minuti di corsa*

ACI TREZZA: IL PAESE DEI « MALAVOGLIA », COI « FARIGLIONI », DOVE IL MARE « BRONTOLAVA LA SOLITA STORIA ».

PROCESSIONE PER LA FESTA DI S. AGATA, CHE RICORDA UNA NOVELLA DI « PRIMAVERA »: « LA CODA DEL DIAVOLO ». (*Fot. Pirrone*)

per quella bella strada che svolge agli occhi del viandante l'incantevole panorama della vallata di Aci, tutta seminata di ville e di villaggi, fra le vigne e i boschi d'aranci sino al mare...». Ma qui il linguaggio descrittivo ed esterno (« l'incantevole panorama..., tutta seminata di ville e di villaggi... ») non ha la forza e l'evidenza poetica di quello ch'egli usa nei *Malavoglia* e nelle *Rusticane*. Da *Eva*, a *Tigre reale* e alle altre composizioni del primo decennio di attività di Verga, fra la *Storia di una capinera*, attraverso *Primavera e altri racconti*, fino a *Vita dei campi*, che inaugura il nuovo periodo della sua arte, via via che si procede si assiste come a un rassodarsi dei colori del paesaggio siciliano e al predominare d'un tono più fuso e vibrante.

Sparse notazioni di questo paesaggio sono un po' ovunque, nelle pagine di questi racconti e romanzi. Così ad Aci Reale, il lettore di Verga cercherà lo stabilimento di bagni dove Nata, la *Tigre*, avrà per poco la speranza di riacquistare un po' di salute per i suoi corrosi polmoni. Così, lo stesso lettore, rileggendo *La festa dei morti*, cercherà lo scoglio della chiesa di San Salvatore, o, nella *Peccatrice*, il passeggio catanese dove si conobbero Pietro Brusio e Narcisa. Nella stessa Catania, assistendo alla processione di Sant'Agata, potrà ricordare i vivaci colori coi quali essa è descritta nella *Coda del diavolo*; e nell'altra novella, *L'agonia di un villaggio*, vedrà i Monti Rossi vicino a Nicolosi. Nei din-

ALFIO MOSCA O COMPAR ALFIO? (*Fot. Pirrone*)

PIETRO MASCAGNI AL TEMPO DI « CAVALLERIA RUSTICANA ».

torni di Catania, la novella *Libertà* delle *Rusticane* gli descriverà il paese di Bronte; ma tutte le *Rusticane* avranno tratti di questo paesaggio, fra l'Etna e il mare. Andando a Vizzini, poi, ch'è il paese d'origine di Verga, la gente forse ancora vi dirà, indicando una chiesa e un'osteria: – Lì è *successa* « Cavalleria rusticana »; come riferisce Natale Scalìa, che scrisse su Verga un libro affettuoso quanto poco noto.

E, a proposito di *Cavalleria*, che, come è noto, nacque prima in forma di racconto, e fu inclusa in *Vita dei campi*, e quattro anni dopo fu dal Verga ridotta in dramma (pubblicato su *Cronaca bizantina* il 1° febbraio 1884, dopo il successo che ebbe a Torino, con la compagnia diretta da Cesare Rossi, in cui erano attori principali la Duse e Flavio Andò), è da notare che l'elemento paesistico vi è contratto all'estremo; e tuttavia esso fa tutt'uno con la « passione » dei personaggi, nuda al pari delle scarne indicazioni d'ambiente che l'autore mise nel testo. Non fu anche questa assoluta nudità di sentimenti e di colore che attrasse e, direi, accese la calda vena musicale di Mascagni? Questo, certo, sentirono i due librettisti, il Menasci e il Targioni-Tozzetti, che sei anni dopo il trionfo torinese, in cui la Duse fu una Santuzza incomparabile, diedero al giovane Maestro il modo di vivificare quell'ardente « passione » con la sua schietta e colorita musicalità. Così si ripetè e s'accrebbe il trionfo torinese: e quello « squillo di fanfara », come Domenico Oliva chiamò la *Cavalleria* di Verga, divenne, quella sera del 18 maggio 1890, al Costanzi, la celebre *Cavalleria* mascagnana, di cui quest'anno ricorre il cinquantenario.

Ma tornando a Verga e al suo paesaggio, s'intende che il luogo « poetico » più casto e alto della sua opera è Trezza, sono i *fariglioni*, è la casa del nespolo: il paesaggio dei *Malavoglia*. Aci Trezza è un paese antico, e pare che sia entrato nella poesia con Omero. Difatti, c'è chi dice che certi versi dell'*Odissea* descrivono appunto Aci Trezza. Verga lo fa entrare nel suo romanzo fin dalle prime pagine, quando dice dell'origine dei Malavoglia, che erano stati «numerosi come i sassi della strada vecchia di Trezza ».

Una vera e propria « descrizione » di Aci Trezza, di quelle che Ferdinando Martini, se non erro, chiamava la « crittogama della nostra letteratura », Verga non ce la dà mai per disteso nei *Malavoglia*. Ma vi allude sempre, quasi a ogni pagina, come allude al mare che « russava in fondo alla stradicciuola, adagio adagio », mentre i « Tre Re scintillavano sui fariglioni colle braccia in croce ». Gli scogli di Trezza, i fariglioni, la *sciara* verso il Rotolo, dove bordeggiavano quatte quatte le barche quella sera che 'Ntoni Malavoglia – in un confuso impeto d'orgoglio, di vendetta, di gelosia e di spavalderia, che i fumi del vino e le parole del Cinghialenta e Rocca Spata avevano eccitato in lui – diede la coltellata al brigadiere don Michele, stanno, dunque, nel romanzo non come una cornice, ma come elementi poetici di un quadro, e partecipano sempre, e qui più che altrove, al sentimento dei personaggi. Anche le stelle, in questo paesaggio, diventano, per così dire, cose familiari: « la stella della sera era già bella e lucente, che pareva una lanterna appesa all'antenna della *Provvidenza* », la barca dei Malavoglia. E anche il mare partecipa alle pene e alle scarse gioie di questa gente primordiale, veramente antica di cuore e di passioni. Così, allorché 'Ntoni Malavoglia ritorna alla casa paterna, dopo il carcere, e comprende che non potrà restarci, egli ascolta, solo, nella notte la voce del mare. « *Soltanto il mare gli brontolava la solita storia lì sotto, in mezzo ai fariglioni, perchè il mare non ha paese nemmen lui, ed è di tutti quelli che lo stanno ad ascoltare, di qua e di là dove nasce e muore il sole, anzi ad Aci Trezza ha un modo tutto suo di brontolare, e si riconosce subito al gorgogliare che fa tra quegli scogli nei quali si rompe, e par la voce di un amico* ».

Come portato dallo stesso intimo moto di partecipazione al sentimento di quella gente, entra il paesaggio nell'opera di Verga; perciò assume tutte le note e le sfumature di quei sentimenti, d'amore e d'odio, di disperazione e di rassegnazione, che i suoi personaggi – pastori e contadini, pescatori e carrettieri, Jeli e Alfio

Mosca, Padron 'Ntoni e Ranocchio, Mazzarò e Mastro don Gesualdo, la Longa e persino Isabella Trao quando s'innamora romanticamente a Mangalavite del cugino La Gurna – vivono e soffrono; e che Verga rappresenta con quella sua arte sobria e vigorosa, senza «frasi fatte», nuda e potente, attraverso un linguaggio così suo, ritmato sulla stessa umanità e quasi sullo stesso respiro vitale, si direbbe, dei suoi «umili». Quest'arte grande, che fa di Verga il romanziere indubbiamente più importante del secondo ottocento, gli Italiani purtroppo ancora non la conoscono come dovrebbero. Ma speriamo – sia detto di passata – che il primo centenario verghiano, che cade nell'agosto di quest'anno – avvicini a quest'opera quei lettori che nel passato essa non ha avuto, se non scarsamente o come per caso; se è vero, come attesta la bibliografia verghiana, che in quasi mezzo secolo si sono stampate appena settemila copie dei *Malavoglia*, ch'è poi il capolavoro del grande scrittore siciliano.

G. TITTA ROSA

FIGURINI PER LA PRIMA RAPPRESENTAZIONE DI «CAVALLERIA».

«HANNO AMMAZZATO COMPARE TURIDDU!». SCENARIO DELLA PRIMA RAPPRESENTAZIONE DI «CAVALLERIA».

RUDERI DEL CASTELLO DI PIETRAMOGOLANA, SUL TARO. IL CASTELLO FACEVA PARTE DEL SISTEMA DIFENSIVO DELLA VIA DI MONTE BARDONE, ORGANIZZATO DA PARMA AL TEMPO DEI COMUNI.

LA VIA ROMANO-MEDIEVALE DI MONTE BARDONE

La grande via appenninica da Parma a Pontremoli, detta oggi della Cisa, nel Medioevo si chiamò più comunemente di Monte Bardone, dal nome che aveva allora il massiccio sorgente fra Pontremoli e Fornovo. Durante almeno cinque secoli, l'oltremonte e la pianura padana comunicarono con l'Italia insulare e meridionale principalmente per mezzo di essa. Tanto fu famosa, che taluni oltramontani chiamarono addirittura Monte Bardone tutto l'Appennino. Assai varia nel suo percorso, fra la pingue pianura padana, il roccioso Appennino e il colle tosco, fra la civiltà dell'olivo e del mare e la civiltà dell'orto e del canale, la frequenza operosa di tante generazioni le lasciò un tesoro quasi ignorato di monumenti, non ancora interamente distrutto.

Fosse o no – come ancora si discute – la via *Aemilia Scauri* dei Romani, è comunque certo che la sua traccia era stata segnata ancor più in antico. Infatti, essa non ha nulla d'arbitrario e di contingente; è necessaria e inevitabile. Chi salì dalla Tirrenia verso nord trovò dinanzi la bella e facile riviera della Versilia, vigilata, sino alle foci della Magra, dalle impervie Apuane. A est delle Apuane, aspri gioghi appenninici. Conveniva, quindi, risalir la valle della Magra, ch'è abbastanza ampia e soprattutto agevole, fino alla conca di Pontremoli. Qui potevano cominciar le perplessità: prender di petto il massiccio che s'erge ripidissimo a nord, o piuttosto piegar un po' a nord-ovest, e attraverso le valli del Verde e del Tarodine raggiunger la valle del Taro?

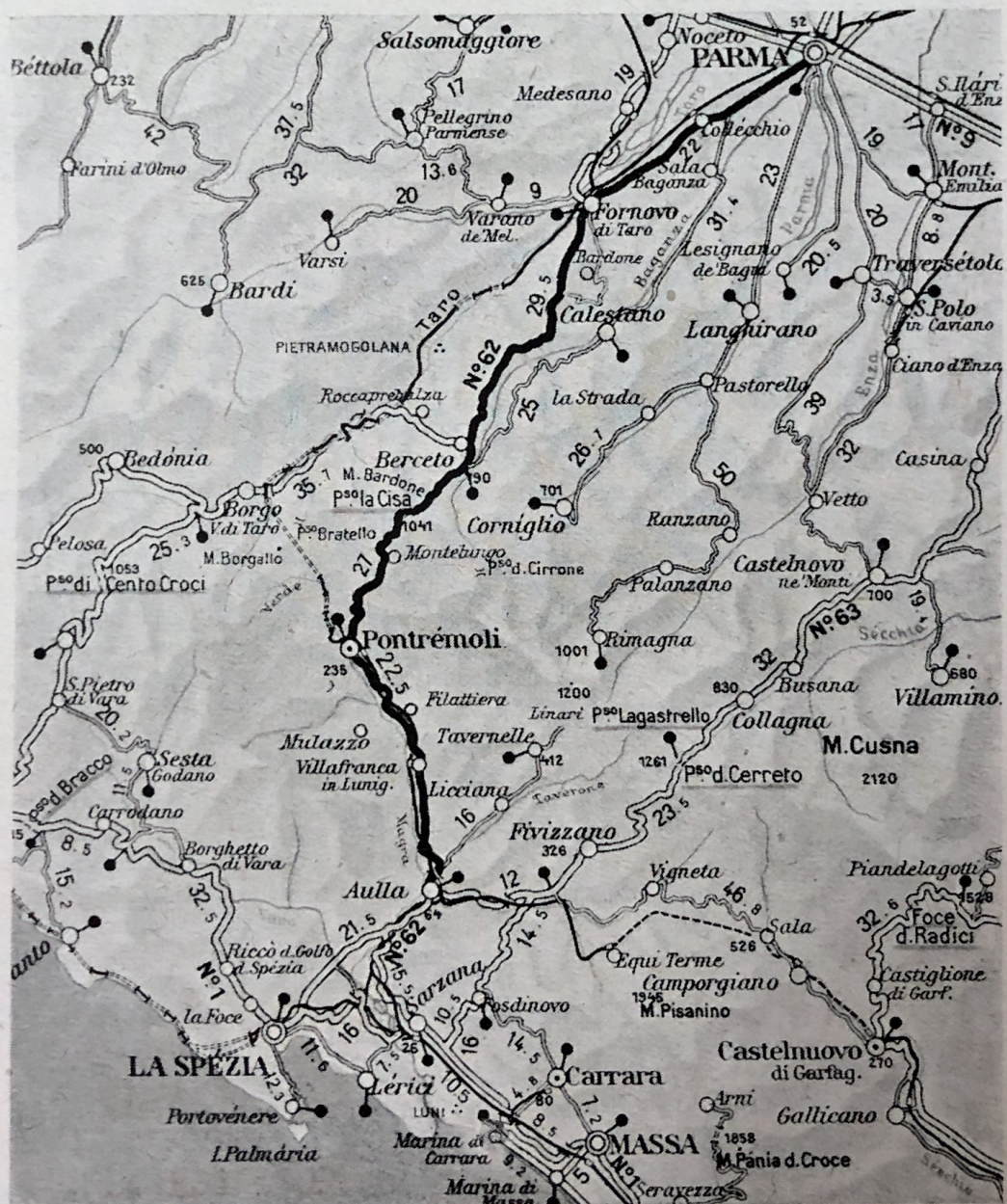
Questa seconda via sembra, a prima vista, migliore, così come il fondo valle sembra più agevole del dorso montano. Eppure non è così, perché il Taro, prima di raggiunger la pianura, scorre fra rive ingombre di grosso pietrame o fra alte rocce che strapiombano sul greto, ove non è agio per una strada. Né si poteva pensare a raggiungere la pianura piacentina, ch'è

sbarrata da catene non tagliate da alcuna valle. Infatti, neppur oggi la valle del Taro è direttamente collegata con la pianura parmense, né con la piacentina.

Da Pontremoli conveniva, pertanto, raggiungere, sia pure attraverso la ripida salita, il massiccio di Monte Bardone, che corre senza forti dislivelli, finché s'affaccia in cresta sulla pianura.

Nessun'altra via riuscì, superando il gruppo appenninico, a congiungere il litorale toscano con il medio Po. Partissero dall'uno o dall'altro versante, tutte, a un certo punto, dovettero trasversalmente sboccar in Val di Magra. Così la strada di Val di Vara, proveniente dalla Liguria e dall'alto Piacentino; così le due strade di Val di Parma, delle quali una, per Corniglio e il passo del Cirrone (ora abbandonato) raggiungeva Pontremoli, e l'altra, pure in disuso, per Monchio, attraverso i prati di Linari e la valle del Taverone, raggiungeva Aulla. La strada che parte da Lucca, diretta ad Aulla attraverso la Garfagnana, accoglie successivamente nel suo percorso quella proveniente da Pistoia (per San Marcello Pistoiese), quella da Bologna (per lo Scoltenna e Pievepelago), quella da Modena (per Frassinoro e il Passo delle Radici), infine quella da Reggio (per Castelnuovo dei Monti, la dirupata Canossa dantesca, il passo del Cerreto e Fivizzano).

La via di Monte Bardone era come la vena maggiore, alla quale confluiva il sangue da ogni parte. La dicevano anche Francigena o Francesca, come a dire oltramontana, o, più modernamente, internazionale. Invero, vi passarono merci d'ogni genere dal nord al sud e viceversa (come grani della Sicilia, pelli e formaggi della Sardegna, tessuti delle città padane), mercanti, pellegrini, trovatori, pontefici e re. Frequenti vi erano i rifugi per pellegrini (*xenodochia*), cioè posti di tappa o alberghi, tenuti da ordini religiosi, anche d'oltremonte, o comunque appartenenti a monasteri lontani. Frequenti i pedaggi al passo dei ponti, ai valichi, sotto i fortilizi dei borghi e dei dirupi.

Non è quindi meraviglia che, per gran parte, la politica dei Comuni e dei Signori contermini

TRACCIATO DELLA GRANDE VIA APPENNINICA DA PARMA A PONTREMOLI: DETTA OGGI VIA DELLA CISA, NEL MEDIOEVO SI CHIAMÒ PIÙ COMUNEMENTE VIA DI MONTE BARDONE.

BARDONE. – CASE MEDIEVALI E TORRE DELLA CHIESA PLEBANA.

gravitasse, almeno per tutto il duecento, intorno a questa via. Il problema della strada, ch'era anche allora, come sempre, problema di traffici, di concorrenza e di tariffe, diveniva problema squisitamente politico. Pisa contendeva energicamente a Lucca la Versilia, anche perché conduceva alla Val di Magra. Sulla strada della Versilia avevano signoria i marchesi di Massa, ramo degli Obertenghi, che, in gara con Pisani e Genovesi, avevano cercato dominio nella Sardegna. Lucca intendeva assicurarsi a ogni costo, anche contro la Santa Sede, la Garfagnana, che sbocca ad Aulla. Genova e Piacenza, attraverso il passo di Cento Croci e Brugnato, per Val di Vara, arrivavano alla Magra, e di là si congiungevano con Lucca. Piacenza tentò ripetutamente di far divergere i traffici dalla via di Monte Bardone, attirandoli in val di Taro, attraverso il passo del Bratello e le valli del Verde e del Tarodine.

Il problema si allargò dai valichi montani alle vie fluviali quando, al principio del duecento, ogni Comune scavò navigli per congiungere la città ai fiumi maggiori. Il Po fu una specie di Mediterraneo, di cui i pugnaci Cremonesi, favoriti dalla loro posizione, tennero l'egemonia. La via di Monte Bardone era essenziale per Cremona, affinché, attraverso i suoi traghetti sul Po, rimanesse attivo, per Mantova, Verona e la Val d'Adige, il traffico fra i paesi germanici e l'Italia centro-meridionale. Analogamente, anche se per ragioni diverse, l'Imperatore Federico II doveva assicurarsi il dominio delle città disseminate, lungo la grande arteria, dal Regno meridionale alla Val d'Adige: Pisa, Sarzana, Pontremoli, Parma, Cremona, Mantova, Verona, Trento. Su una meditata distribuzione di compiti, d'oneri e di vantaggi si fondò la lega medio-padana fra Cremona, Parma, Reggio, Modena e l'Impero, lega durata incredibilmente a lungo in tempi di così instabili combinazioni politiche. Parma lasciò a Cremona il predominio sulle rispettive sponde padane, e ne ebbe compenso nei traffici di Monte Bardone. Disfattasi questa lega, cadde anche l'Impero in Italia. Tuttavia, due grandi capi ghibellini, Ezelino da Romano e Oberto Pallavicino, morto Federico, tentarono di saldar in un solo dominio le terre prealpine del Veneto con quelle padane. Soprattutto Oberto, per un momento credè di esserci riuscito quando, conquistata Brescia, dominò dal Garda a Pontremoli.

Così, noi vediamo un po' più chiaro nel fittissimo intrigo delle inimicizie, delle alleanze e delle guerre nel duecento: la lotta secolare fra Modena e Bologna per il Frignano trovava la sua principal ragione nel possesso delle strade e dei valichi che conducono in Garfagnana. Lucca ha costantemente nemica Pisa, amica Genova. I marchesi Malaspina, grandi feudatari di val di Magra, gravitano ora verso Parma, ma più spesso verso Piacenza. Interessi inconciliabili

RUDERI DEL PONTE MEDIEVALE SULLA VIA FRANCESCA.

relativi alla via di Monte Bardone resero costantemente nemici Parmigiani e Piacentini; Milano, avversa a Cremona, si schierò per Piacenza. Territorialmente mal definita, oggetto d'appetiti sì varî, la Lunigiana non ebbe mai unità politica, e fu divisa variamente fra Toscana, Liguria e Parma fino al 1859.

La via di Monte Bardone aveva perduto gran parte della sua importanza alla fine del Medioevo. Diminuite le relazioni, anche religiose, fra i paesi d'oltremonte e l'Italia, assorbita Cremona dal Ducato di Milano, costituitisi nell'Italia centrale Stati regionali che meglio potevano curare e assicurare le strade dal Po a Roma, anche la via di Monte Bardone risentì della crisi economica e politica che durissimamente colpiva il nostro Paese. La percorse in fuga, nel 1495, Carlo VIII, che i collegati italiani aspettavano a pie' dei monti, a Fornovo, per dargli battaglia. Si trovava già allora, come dicono i cronisti francesi, in pessime condizioni, e il suo ponte, vecchio di tanti secoli, era crollato.

Tutte queste vicende lasciarono sulla via di Monte Bardone tracce notevoli, che interessano l'artista, lo storico e il turista insieme.

Prima d'arrivar alla via di Monte Bardone è opportuno un cenno sulla via di Val di Magra, che la raggiunge a Pontremoli. Scendendo in mare fra Lerici a occidente e Luni a oriente, la Magra si stende ampia e ricca d'acque sul piano. Il castello di Lerici, che Genovesi e Pisani si contesero per più d'un secolo, ancora guarda dal dirupo il borgo marino, ed è bel saggio d'architettura militare del Medioevo.

Dall'altra parte del torrente, sul piano, sorgono i pochi resti dell'antichissima Luni, etrusca e romana, che, fattasi paludosa, fu abbandonata alla fine del secolo XII per la nuova Sarzana. Certo, Dante guardò giù dal vicino poggio di Castelnuovo Magra verso le rovine, quel mattino del 6 ottobre 1306, *ante missam*, quando vi fu per concluder pace fra il vescovo di Sarzana e il marchese Malaspina. Forse allora ebbe l'idea espressa poi nei versi malinconici:

> Se tu riguardi Luni ed Urbissaglia
> Come son ite, e come se ne vanno
> Di dietro ad esse Chiusi e Sinigaglia,
> Udir come le schiatte si disfanno
> Non ti parrà nuova cosa né forte,
> Poscia che le cittadi termine hanno.
>
> (*Par.*, XVI, 73 segg.).

Di contro, sur una prominenza montuosa, vicinissima alla foce del fiume, s'ergeva il convento di Santa Croce del Corvo, dove – ed è probabilmente leggenda – Dante giunse un giorno stanco, chiedendo pace.

La via, l'antica romea, correndo sulla destra del fiume e un po' distante da esso, di fianco alla ferrovia, raggiunge Sarzana, che vanta una cattedrale del duecento, dove si trova una tavola dipinta nel 1135 da mastro Guglielmo, che

FIDENZA (GIÀ BORGO SAN DONNINO). – PORTALE MEDIANO DEL DUOMO: NELLE NICCHIE LATERALI, LE STATUE DI EZECHIELE E DAVIDE, APPARTENENTI ALLA SCUOLA DELL'ANTELAMI.

rappresenta il Crocifisso. Dietro s'eleva la rocca di Fosdinovo, sulla strada che conduce in Garfagnana. Più a nord, oltre Santo Stefano Magra, dove la ferrovia si biforca per Spezia e Genova, per Sarzana e Pisa, comincia la Lunigiana.

Ecco la terra dei Malaspina. Per la divisione del 1221, quei dal ramo secco tennero la parte a sinistra della Magra, quei dal ramo fiorito la parte a destra. « Gente onorata », ch'ebbe « il pregio della borsa e della spada », parteggiando mutevole e astuta fra Parmigiani, Piacentini e l'Impero, rapinando sulle strade i mercanti e donando ai poeti. Un di questi Malaspina si vantò addirittura in un sirventese d'aver rubato per donare. Per di qui, dunque, scese la poesia d'amore d'oltralpe; qui la poesia italiana fu bambina. Terra di confine, dove l'asprezza del parlar lombardo s'addolcisce d'inflessioni toscane, e compare l'olivo con gli agrumi, in una aria linda e festosa di case dalle persiane verdi e dai giardini rassettati. Borghi lastricati di pietra, pievi romaniche simili a case rustiche, in mezzo a boschi radi di castagni, che risonarono dei canti di Rambaldo di Vaqueiras.

Sempre risalendo la Magra, si raggiunge Aulla, il punto più felice della valle, perché vi confluiscono la strada di Fivizzano (cioè del Reggiano) e di Castelnuovo (cioè della Garfagnana e della Lucchesia). A Villafranca, detta in antico Malnido, si sporge sul fiume la gran mole, recentemente restaurata, del Castello malaspiniano. Dall'altra parte della valle appare fra i castagni Mulazzo, con i ruderi del castello e della torre ottagonale, tuttora chiamata la torre di Dante.

Poco più in su Filattiera, già sede marchionale, che ha proprio sulla strada la bellissima

FIDENZA (GIÀ BORGO SAN DONNINO). - STATUA DI DAVIDE, IN UNA DELLE DUE NICCHIE AI LATI DEL PORTALE MEDIANO DELLA CATTEDRALE.

chiesetta romanica di San Giorgio, certo eretta e frequentata dalla pietà dei romei e dei mercanti di passaggio. Poi, diruta fra i cipressi, l'antichissima pieve di Santo Stefano. Ed eccoci a Pontremoli. Ampia è la valle, dominata in fondo dalle Apuane azzurre, aeree. Pontremoli giace su una lingua di terra fra la Magra e l'affluente Verde, ed è dominata dall'antico castello, in una cerchia di colline coperte di castagneti. Ha una sua nobiltà provinciale, con palazzi belli e severi nelle serpeggianti viuzze. In San Francesco si può vedere un bellissimo bassorilievo d'Agostino di Duccio. Ma il monumento più insigne è la SS. Annunziata, la cui facciata venne di recente rimessa a nuovo. Nell'interno, un bel tempietto marmoreo è attribuito al Sansovino. Vi s'ammira una splendida pila d'acqua santa del Rinascimento.

A ragione Federico II chiamò Pontremoli «chiave della Lombardia»: infatti, doveva passare di qui chiunque andasse verso nord. E però questo modesto Comune montano era appetito da molti. Si svincola a fatica dalla soggezione feudale dei Malaspina e dei vescovi di Luni, ed ecco giù dall'Orsaro e dal Marmagna scendono subito i Parmigiani a occupar Rocca Sigillina, che si vede lassù verso nord-est. Dall'altra parte, da Zeri e da Teviggio, minacciano i Piacentini.

Fin qui strada e ferrovia hanno proceduto parallele. Ecco il punto del gran litigio medievale. Come s'è già detto, i Piacentini si sforzarono, dalla fine del sec. XII, di deviare il commercio dal tradizionale percorso di Monte Bardone, alla strada del Bratello, che, attraverso le valli del Verde e del Tarodine, porta al Borgo Val di Taro. È il tracciato scelto, sei secoli dopo,

PONTREMOLI. – PANORAMA DAL CASTELLO.

dalla ferrovia, la quale dovette però sfondare, con una galleria lunga quasi otto km., il massiccio del Borgallo, sorgente di contro. Uscendo da essa, il viaggiatore vede ancora in alto, sul poggio fronzuto, i ruderi del castello di Gròndola, posto a controllo del passo. Volevano sbarrarlo i Parmigiani a favore della via di Monte Bardone; lo volevano aperto i Piacentini per la ragione inversa. Decine di volte passò dalle mani degli uni alle mani degli altri. Pontremolesi e Malaspina lo mercanteggiarono fruttuosamente fra i due contendenti.

Da Pontremoli (metri 235) si sale rapidamente e ininterrottamente, con un dislivello di cinquecento metri su dodici chilometri, a Montelongo, dove era un rifugio di pellegrini e viandanti. Qui comincia il grande altipiano, lungo quasi trenta chilometri, che culmina alla Cisa (m. 1041), cioè alla linea di displuvio, e scende fino a Cassio (813). Cisa è nome antico (significa probabilmente *taglio*), ma da poco designa la via che prima fu detta di Monte Bardone. Quattrocento metri al di là del passo furono scoperti, nel 1924, notevoli avanzi d'un altro *xenodochium*. Ed eccoci al Poggio di Berceto, abbastanza noto perché punto d'arrivo d'una gara automobilistica che parte da Parma. Il re Liutprando donò, narra Paolo Diacono, al vescovo redonense Moderanno, vasti beni *in cacumine montis*, cioè probabilmente sul Tabertasco, dove fu eretta una abazia benedettina. Questa, verso la metà del sec. IX, rovinò per una frana, e così il monastero fu trasportato più in basso, là dove sorse poi il borgo attuale di Berceto. L'odierna chiesa plebana, è del sec. XII. Nella lunetta della porta maggiore un bassorilievo rappresenta il santo titolare. Nell'architrave, un asino suona il tetracordo, e tutto intorno angeli suonano anch'essi.

Qui s'inizia quella fascia appenninica cui la natura dotò, più che di fertilità, di minerali e d'acque minerali. Queste terre, oggi diboscate, erano nel Medioevo estremamente selvose. Ma il Comune di Parma curava allora l'arteria stradale: non bastò disporre, come appare dagli Statuti, che alla sua manutenzione contribuissero anche comunità lontane, ma comunque interessate al traffico: e fu criterio anticipatore del futuro. Né bastò che si vietasse agli osti dei luoghi di tappa d'influire sulla scelta del percorso da parte dei viaggiatori. Una linea di fortificazioni intermedia fra il fondovalle e la cresta di Monte Bardone difendeva la via: erano Pòntolo, Belforte, Roccaprebalza, Pietramogolana. Roccaprebalza è sulla strada costruita, un secolo fa, dalla duchessa Maria Luigia d'Austria fra Berceto e il Taro. I ruderi di Pietramogolana balzano davanti, sulla ripida roccia nuda, a chi viaggia in ferrovia, presso la stazione di Valmozzola. Là, sbocca nel Taro il Mozzola, risalendo il quale fin quasi alla testata si trovano sul greppo le rovine del castello di Gusaleggio,

PONTREMOLI. – ABSIDE DELLA CHIESA DI S. GIORGIO.

PONTREMOLI. – CASTELLO DEL PIAGNARO.

IL BATTISTERO DI SERRAVALLE (SEC. XI). (*Fot. Alinari*)

e Piantonia. Questa l'origine dei famosi tornanti di Piantonia. L'opera, interrotta dalla caduta di Napoleone, venne lentamente finita dopo il 1859.

Chi voglia rifare oggi il tronco mozzo della via medievale deve prima giungere a Fornovo, e di qui risalire a sud-est la valletta della Sporzana. Ma chi ha queste curiosità? Eppure ne val la pena, almeno per il turista che s'interessa di storia e d'arte. Si passa per i villaggi di Respiccio e di Sivizzano, che furono un giorno ospizî di pellegrini. Qua e là parecchie case rustiche conservano chiarissima la linea romanica, nobilitata poi in tante fabbriche illustri: muri in sasso nudo squadrato, scale e balconi esterni, grandi e bassi archi. Ecco, di lontano, appare su d'un colle Bardone, cui s'accede dalla strada di fondo valle, voltando a destra per una carrareccia ripida e sassosa. Tutto il medioevo feudale passò di qui.

Un'aria di secoli lontani ci accoglie entrando in Bardone, benché nulla rimanga delle mura, e del castello il solo torrione ridotto a casa rustica. Rimane in tutte le umili case l'essenzialità della linea severa e lo spigolo tagliente come lama. L'antichissima pieve appare oggi, da lontano, tutta squallidamente intonacata, seicentesca. Un restauro radicale le darebbe probabilmente altro volto. Ma tuttora, sulla porta laterale, la lunetta porta un graziosissimo bassorilievo, la *Madonna con il Bambino* e *San Giovannino*. Hanno visi tondeggianti e occhi sbucciati dalle palpebre grosse, gambe allungatissime e legnose; eppure c'è come un presentimento di rinascenza toscana. Su una porta dietro l'abside si svolgono bellissimi elementi decorativi animalistici. Di gran lunga più interessanti di tutto il resto sono due paliotti d'altare, *La deposizione dalla Croce* e *L'incoronazione della Vergine*, evidentemente imitati dalla famosa *Deposizione dalla Croce* di Benedetto Antelami, nella Cattedrale di Parma. Rozza è la fattura sulla pietra povera. Il sentimento originario è divenuto indifferenza del mestierante. Non manca tuttavia una robustezza plastica più disinvolta che nell'originale.

dove morì, vinto e umiliato, il fiero seguace di Federico II, Oberto Pallavicino (1269).

A levante della via di Monte Bardone, dopo Berceto, si vede in fondo la valle del torrente Baganza. Di là, una strada viene da Calestano su al Poggio. Ed eccoci al punto dove la via medievale di Monte Bardone non coincide più con la moderna via della Cisa. Poco dopo Cassio la via abbandonava il crinale per scendere verso Val Baganza, attraverso Càsola di Ravarano, Terenzo, Bardone e la valle della Sporzana sino a Fornovo. S'è già detto che si voleva evitar la troppo ripida discesa dai fianchi del monte Prinzera. Quando la via di Monte Bardone perdé tutta la sua importanza, scomparve il tronco che saldava Cassio con la valle della Sporzana. Solo Napoleone (1808) comprese il valore strategico della strada, che poteva di nuovo, come molti secoli prima, unir la Spezia con la pianura padana. I progressi dell'ingegneria permisero d'abbandonar definitivamente il vecchio percorso e proseguire sul monte, per Corniana

Eppure, fra l'una e l'altra opera non dovettero passar molti anni. Era, dunque, ben famosa la *Deposizione* antelamica, se pellegrini e viaggiatori amarono di vedersela davanti anche quassù.

La pila dell'acqua santa è retta da una figura barbuta, affine ad altre che si trovano in chiese lucchesi, ad es., al *Fonte Battesimale* di Maestro Roberto in San Frediano. Storicamente, ben si comprende l'influenza toscana sugli itinerari di questa strada. Parecchi frammenti raccolti qua e là non hanno ancora trovato chi li studi.

Torniamo a Fornovo, posto alla confluenza del Ceno nel Taro, là dove i due torrenti si stendono in immensi letti. Proni colli scendono fino alla pianura. Qui han sede importanti stabilimenti petroliferi, che dànno vita al paese. Nella parte vecchia, quella verso il Taro, sulla piazza declive, sta la Chiesa. Vogliono, ed è probabile, che sorga su un tempio pagano, di cui affiorano qua e là, confusamente, varie strutture. Ha la consueta forma romanica, bassa e di pietra scura, con aggiunte e deturpazioni. Presso la torre tozza, all'angolo posteriore destro, una curiosa statua d'imitazione romana rappresenta forse un pellegrino. Sulla facciata, un bassorilievo rozzissimo raffigura due lottatori, e un altro, di rude efficacia, i sette peccati mortali. Nell'interno, un terzo bassorilievo svolge la storia del martirio di S. Marina. Chi risalisse per 12 km. la valle del Ceno, troverebbe a Serravalle un antichissimo (forse anteriore al mille) battistero ottagonale in pietra ben squadrata, assai bello, se pure pessimamente conservato.

Da Fornovo, sulla destra del Taro, si va, per bella e comoda via, a Parma. Ma la via Francigena, attraverso il ponte sul Taro, di cui si vedono parecchi ruderi di fianco al gran ponte moderno, passava alla sinistra del torrente, e per Medesano sboccava nella via Claudia (ora Emilia), o di fianco al castello del Borghetto (ora Castelguelfo), oppure alla Parola del Borgo di S. Donnino (ora Fidenza). Segue lo stesso percorso, da non molti anni, il tronco ferroviario Fornovo-Fidenza, destinato a collegare Spezia e Pisa con Milano, senza passare da Parma. Singolari ritorni delle comunicazioni più moderne sui percorsi antichissimi!

Di qui si puntava su Piacenza, sulla Lombardia occidentale o sulla Francia. Chi si volgeva, invece, verso il Veneto e la Germania passava da Parma. Poco distano da Felegara lo stabilimento per cure dietetiche ed elettriche di Ramiola, e quello balneare-idroterapico di Sant'Andrea. Quasi di contro a Medesano si trovano le case di Giarola, dove ebbe sede il comando della Lega italiana quando, il 6 luglio 1495, si tentò di sbarrar il passo a Carlo VIII in fuga. Presso è Collecchio, con la sua graziosa chiesa romanica che domina dal colle. Notevole un battistero di marmo con bassorilievi. Poco distante dalla strada è la chiesetta romanica di Talignano, recentemente restaurata. Più presso Parma, all'incrocio di importantissime strade che portavano al passo di Madregolo sul Taro, è l'altra chiesetta romanica di Vicofertile, con altra bella vasca battesimale e finissimi elementi decorativi.

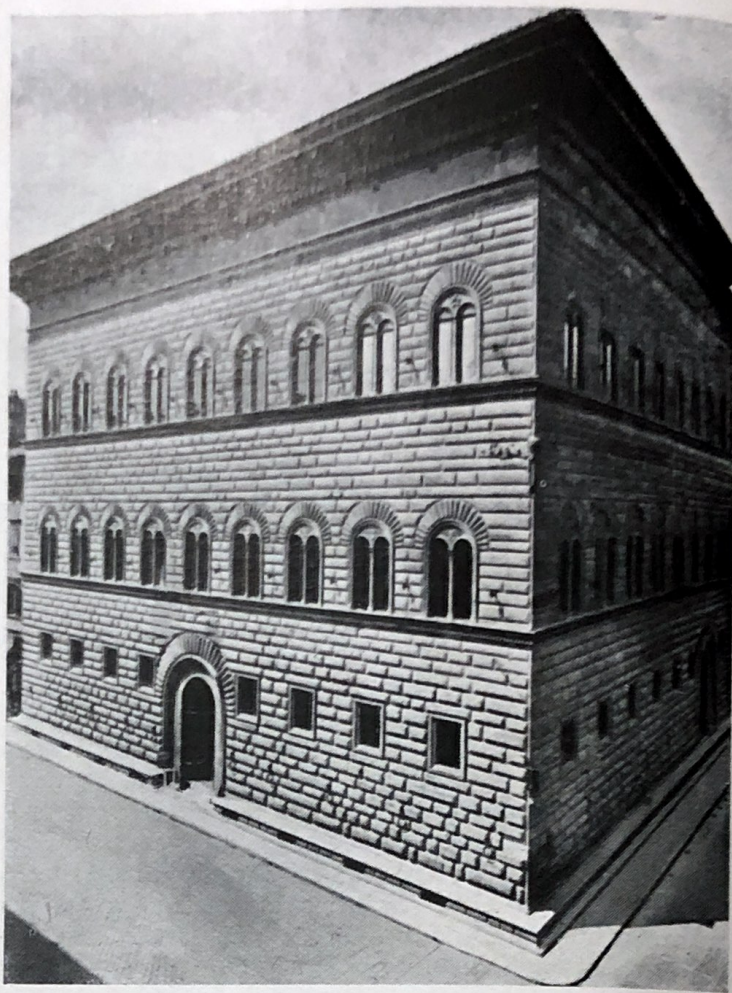
Ed eccoci alla via Emilia, *regina viarum*, sulla quale s'incontra, fra Castelguelfo e La Parola, la cappella di San Simone e Giuda, con cripta, affreschi bizantineggianti e una bella abside.

Concludiamo che quanto resta d'arte romanica nel contado parmense è quasi tutto su queste grandi vie di comunicazione. Il cammino degli eserciti e dei mercanti testimonia ancora la pietà dei padri.

FERDINANDO BERNINI

IL MARTIRIO DI SANTA MARINA, NELLA CHIESA PLEBANA DI FORNOVO.

PALAZZO STROZZI

NUOVA SEDE DEL "CENTRO NAZIONALE DI STUDI SUL RINASCIMENTO"

PALAZZO STROZZI.

Nella primavera e nell'estate del 1489 c'era un gran fervore edilizio nella Firenze ricca operosa trionfante del magnifico Lorenzo.

Nel maggio la Signoria, per favorire l'incremento delle nuove costruzioni e per venire incontro ai bisogni dell'accresciuta popolazione, aveva concesso l'esenzione per 40 anni da qualunque tassa per le case che si fabbricassero nello spazio di un quinquennio in luoghi non centrali o privi di abitazioni.

Non si trovava più un disoccupato nell'arte muraria, e il simpatico Landucci nel suo diario annotava: « Erano gli uomini in questo tempo atarantati al murare per modo che c'era carestia di maestri e di materia ».

La pittoresca frase del farmacista che aveva negozio al canto de' Tornaquinci, uno dei punti più frequentati della città, dipinge mirabilmente la mania delle costruzioni corrispondente a tutta la crescita e all'importanza che la Firenze rinascimentale aveva ormai assunto in Italia e in Europa. E il Landucci, da fiorentino bisbetico, nella parola « atarantati », quasi morsi dalla tarantola del fabbricare, mostra la sua insofferenza per gli inconvenienti che codesto fervore di vita nuova arrecava agli amanti del quieto vivere.

La legge della Signoria poteva lasciarlo tranquillo, lui che se ne stava proprio nel più bel posto del centro cittadino; se non che quel benedetto Filippo Strozzi, gran mercante, ricco a palate, con in testa il ghiribizzo di far cosa grandiosa per sé, per la sua famiglia, per Firenze e per l'Italia, aveva proprio lì, al canto de' Tornaquinci e dintorni, cominciato a buttar giù case, casupole, torri, botteghe, fondachi per far piazza pulita ed erigervi una superba mole, la sua «casa», com'egli modestamente e popolanamente chiamò sempre il grande palazzo.

Era un rovinio di polvere, di calcinacci, montagne di sassi, ingombri di carriaggi, di muli, di asini portanti ghiaia e pietre: pietra forte di Boboli, macigno di Maiano, pietra serena, e il povero speziale dalla mattina alla sera in quella nube polverosa, e i clienti facevano a meno, se potevano, di andare a comprare mezz'oncia d'olio di mandorle dolci, la teriaca o lo siroppo di capillaria.

La foga e la furia del costruire per codesto Filippo Strozzi e per altri cospicui cittadini del tempo eran date dalla voglia di coronare una esistenza piena di attività e di rischi, di creare qualche cosa di duraturo, di vedere compìta l'opera sognata prima che la morte in agguato li colpisse; e il destino di Filippo, che solo due

BENEDETTO DA MAIANO: MONUMENTO A FILIPPO STROZZI, IN SANTA MARIA NOVELLA.

anni dopo l'inizio dei lavori moriva, è anche quello di Lorenzo, che in quei giorni aveva cominciato pure lui il palagio e la villa del Poggio a Caiano e che morì un anno dopo lo Strozzi; è su per giù quello di Giuliano Gondi, che intorno al 1489 dava inizio anch'egli al magnifico palazzo per la sua famiglia.

Case ideate e costruite oltre la brevità della vita dei loro fondatori e della vita transitoria individuale; palazzi rimasti incompiuti rispetto al disegno totale dell'opera. Anche un altro palazzo-edifizio poi fabbricato da un altro ramo degli Strozzi rimase incompiuto al canto di Borgo degli Albizi e via del Proconsolo, quello del Buontalenti, e restò per sempre fino ai nostri giorni col nome di Palazzo Nonfinito. I privati e la città gareggiavano in costruzioni, specialmente in via di Porta a Pinti, intorno a Sant'Ambrogio; s'aprivano nuove strade, e le chiese aumentavano, e si costruiva la sacrestia di Santo Spirito...

– Cose da signori! – esclama il cronista entusiasmato.

Tutto questo deve spiegare e la furia di Filippo e le grosse spese da lui incontrate e la solennità data alla posa della prima pietra, il dì 6 agosto (1489), che era un giovedì mattina, alle 10 e mezzo, uscendo il sole del monte, «col nome di Dio...»; come ricorda lo stesso Filippo, che fu il primo, registra il cronista, «a gittare giù la ghiaia e la calcina e certe medaglie».

Ma se Filippo Strozzi il vecchio non vide che una parte della costruzione («vide fatto insino a le campanelle») lasciò tali energiche e autoritarie disposizioni che il lavoro non conobbe soste per la sua morte; e nel primo decennio del Cinquecento il palazzo era arrivato su per giù alla forma che assunse per secoli. Grandi nomi di artisti sono associati a questa vasta impresa: Benedetto da Maiano architetto, Giuliano da Sangallo, ideatore di un modello, Simone Pollaiolo il Cronaca, direttore dei lavori, autore del cornicione e del cortile. E il valente artefice che era il fabbro Niccolò di Noferi detto il Caparra (perché, dicevasi, non voleva cominciare mai alcun lavoro se prima non intascava una caparra) fece le belle lumiere in ferro battuto.

(Le lumiere o fanali di ferro agli angoli erano privilegio dei cittadini più illustri e talvolta la concessione di esse era un pubblico riconoscimento di benemerenze).

Il palazzo, anche se nella parte guardante il vicolo, prima della chiesetta di Santa Maria Ughi, era rimasto sprovvisto di facciata, e se aveva ancora bisogno di molte rifiniture, che per

PALAZZO STROZZI: ARAZZO MEDICEO E SCULTURE ROMANE.

(*Fot. Brogi*)

le vicende disgraziate sopravvenute agli Strozzi, non furono condotte a termine, diventò subito qualchecosa di predominante e di orgoglioso per la raffinata e spirituale capitale del Rinascimento italiano. La sua mole nell'intrico delle piccole vie e viuzze dell'antica Firenze colpiva gli occhi e la fantasia. Il calderaio Masi che ci ha lasciato interessanti ricordanze dal 1478 al 1526 descrive con compiacenza il palazzo come quasi un quadrato isolato: « à la via intorno torno e à quattro porte, e la porta principale del mezzo e la facciata principale rispondono in sulla via de' Ferravecchi; et un'altra porta si à di verso santa Trìnita, et un'altra di verso santa Maria Ughi, e l'ultima ch'è la porta delle bestie, si è dalla banda di drieto del palazzo per la via stretta che va in verso santa Trìnita ». E gelosa per tutti, compreso il popolino, deve essere stata la cura e l'attenzione per il grandioso palazzo, se lo stesso Masi registra tra le cose importanti accadute nel 1512, insieme nientemeno con quelle del sacco di Prato e del panico in città e dello sfollamento degli abitanti delle campagne circostanti e dell'ingresso di Giuliano de' Medici e conseguente fuga del Gonfaloniere Piero Soderini, il fatto d'una saetta, il 3 settembre, caduta sul palazzo Strozzi « inverso el cantone che è presso alla piazza degli Strozzi et ammazzò Mariotto maestro di murare el quale era capo maestro del palazzo el quale era in sul tetto per racconciare in certi luoghi ché pioveva in casa. E cascò drento in casa et entrò in più stanze, e scalfisse in più luoghi e di poi uscì fuori e fecie el simile cioè scalfisse in più luoghi sanza far danno ma fecie una paura a chiunque v'era drento pel gran tuono che venne, ch'ebbono paura che non rovinassi il palazzo ». Una sciagura patria evitata: si sente dalle trepide parole del buon calderaio.

Dei figli di Filippo, uno, Lorenzo, poté, e i suoi discendenti pure, sottrarsi alle rovine della parte politica a cui la potente famiglia apparteneva;

l'altro, Filippo il giovane o meglio Filippo Strozzi senz'altro, animoso e fiero avversario dei Medici, strenuo partigiano della libertà fiorentina e della repubblica, dopo l'infelice avventura di Montemurlo, fece la dignitosa e romana morte, nella cella della Fortezza da Basso, che la storia ha consacrata. Nei giorni della trista prigionia, avanti che si decidesse ad imitare il Catone dantesco uticense e scrivesse col proprio sangue l'« Exoriare aliquis nostris ex ossibus ultor » (vendicatore che mai non venne né sorse) quante volte con la mente avrà varcato le muraglie a grosse bugne diamantine della fortezza voluta da Alessandro duca bastardo, a crear la quale aveva egli pure forse contribuito, e avrà rivisto il paterno palazzo, le vaste sale, la magnificenza e la gioia di vita che esso rappresentava e prometteva. Più amara pungente dolorosa a così breve distanza da tanta pace gli deve essere sembrata la fatale decisione che la sua dignità d'uomo gli imponeva per sottrarsi alla ignominia morale e fisica che il padrone inflessibile Cosimo gli preparava. Tra i suoi beni confiscati c'era anche la metà del palazzo Strozzi, che gli apparteneva, e solo dopo parecchi anni gli altri della famiglia, adattatisi al dominio mediceo, poterono rientrarne in possesso. I figli di Filippo, i magnanimi figlioli strenui e valorosi combattenti in ogni parte d'Europa dove ci fosse da aiutare un nemico di Spagna e dei Medici da essa protetti e che finirono la vita o sui campi di battaglia o sui mari o in esilio, pur tra l'ammirazione da cui eran circondati nelle regge straniere per il loro valore e la loro fierezza, anch'essi devono aver risognato il luogo paterno e avito, pensata l'infinita dolcezza che sarebbe stata a vivere lì in quel miracolo di grazia e di agi sereni. Quale palazzo di privati cittadini, anche nella gara di magnificenze a cui la vita del Rinascimento induceva gli animi dei signori, avrebbe potuto competere con quello?

E il timore era forte pure per gli Strozzi ri-

PALAZZO STROZZI: « LA PIETÀ », DI MICHELANGIOLO.

(*Fot. Brogi*)

PALAZZO STROZZI: AMORE E PSICHE, DI ANDREA SCHIAVONE.

(*Fot. Brogi*)

masti in Patria sottomessi, il timore di poter venire da un momento all'altro cacciati da quel nido caro e gradito, se Giovanbattista Strozzi (il vecchio), figlio di Lorenzo, il poeta e madrigalista ben noto (non l'altro susseguente Giovanbattista, pure poeta, quel grassone corcontento, col pizzo, che vediamo in un bel ritratto di Tiberio Tinelli) nonostante i suoi buoni rapporti col Duca, in una delle sue poesie, manifesta l'angoscioso dubbio di dover forse cedere il palazzo a don Luigi di Toledo; preferirebbe – dice – essere inghiottito dalla terra piuttosto, che abbandonare la sua casa: « *Se così tratto io deggio – Esser de la mia dolce antica soglia – O Terra, (io lo ti chieggio – Con quanta pena e doglia) – Àpriti e questa mia terrena spoglia – Deh, tranghiòttiti, e insieme – La madre e il figlio...* ». Visse invece sempre indisturbato tra le sue ricchezze, tra i libri preziosi e le opere d'arte raccolte, ma un senso di malinconia e di sfiducia appare talvolta nei suoi madrigali galanti e musicabili. Nell'ultimo di essi canta: « *Risi e piansi d'Amor... Se non in fiamma o in onda o in vento scrissi... Sempre in me morto, in altri vissi... Stanco al fin qui son chiuso* ». Versi di singolare modernità e inquietudine nel secondo Cinquecento e la temuta provvisorietà del domestico dominio deve avere avuto la sua parte in questa conclusione di un'opera poetica di svenevole e tardo petrarcheggiare.

Per secoli il vetusto palazzo, simbolo di grazia e di forza, frutto di ricchezza acquistata laboriosamente con le grandi imprese mercantesche, commerciali e bancarie, che pare col duro bugnato un fortilizio ed ha la delicatezza svelta delle linee rinascimentali, a cui ben si addicevano i simboli familiari dell'aquila e dell'agnello strozziani, fece la sua vita di fasto e di signorilità, ormai tranquillo sotto i discendenti di Cosimo I. E fu per il forestiero come una delle pietre miliari della storia e dell'arte fiorentina. « In venti luoghi di Firenze, ma soprattutto scendendo dal ponte di Santa Trìnita, e passando davanti al palazzo Strozzi il viaggiatore può credere davvero di vivere nel Cinquecento », notava Stendhal. E fino al brutale sventramento del centro vecchio della città, nel secondo Ottocento, il palazzo ha dominato come al tempo della sua fondazione sulle strette vie e viuzze circostanti, e su per giù, per secoli, i nomi di esse sono stati gli stessi di quando il farmacista Landucci imprecava alla polvere dei muratori e degli artieri e di quando il calderaio Masi descri-

PALAZZO STROZZI: MADONNA COL BAMBINO, DI COSIMO ROSSELLI.

Fot. Brogi)

veva l'imponente quadrilatero. Vi si era però frattanto aggiunta la vicinanza del miserabile e fetido Ghetto.

Ecco la via Larga dei Legnaioli (ora via Tornabuoni), ecco la piazza degli Strozzi, o piazza delle Cipolle, con la contigua piazzetta di Santa Maria Ughi, la via delle Cipolle e la via tra' Feravecchi e il vecchio Mercato e la Loggia del Pesce. Tra le due piazzette Strozzi e S. Maria Ughi il chiassòlo dove a detta del Masi abbiam visto che c'era in origine la porta delle bestie. E di fronte, ai tre lati, altri palazzi robusti e

COSIMO ROSSELLI: PARTICOLARE DELLA PREDELLA. *(Fot. Brogi)*

belli, lo Strozzino, il palazzo Corsi, l'acuto sprone tra via della Spada e via della Vigna Nuova.

Col tempo, se l'esterno rimase immutato (il cornicione incompiuto e la facciata sul vicolo non fatta) si ebbero nell'interno adattamenti, tramutamenti dovuti alle necessità nuove e alle alternative delle varie mode e del gusto. Intanto negli ultimi anni si andava sciupando gravemente tutto il pietrame della grande fabbrica: in ogni parte, dai tetti fin giù alla suggestiva «panca da via» si avvertiva il logorio degli anni.

Quando l'Istituto Nazionale delle Assicurazioni decise di acquistare questo insigne monumento, ne deliberò subito un ampio restauro; e gli usi del palazzo, divenuto ora cosa pubblica e civile, non più residenza privata, sono stati concordati con grande avvedutezza dal Comune di Firenze e dall'Azienda Autonoma di Turismo.

Fra le non poche novità introdotte dal restauro c'è quella della loggia esterna ampliata del doppio e resa possibile dal completamento della facciata sul vicolo; loggia dalla quale l'occhio gode una delle visioni più dolci dei colli immediatamente sovrastanti alla città. Lo sguardo gira da San Miniato a Monte Oliveto e ha dinanzi Bòboli, la fortezza di San Giorgio e continue alternative di bellezza, di natura e di arte nelle quali si fonde la grazia di una Firenze vista in modo diverso dal solito. (E più ancora la visione sarà bella quando si sarà messo un po' di ordine nei comignoli, nei fumaioli, nei camini che spuntano dalle case di sotto e d'intorno).

Lavoro delicato, ma egregiamente riuscito, questo totale restauro dai sotterranei al primo, al secondo, al terzo piano, per rinnovare senza guastare, e adattare le esigenze moderne alla bellezza antica.

Il palazzo fondato da Filippo il vecchio, che riposa nella cappella Strozzi di Santa Maria Novella, nel monumento scolpito dal suo Benedetto da Maiano e con vicini gli affreschi di Filippino Lippi, degno riposo a sì nobile vita, vede e vedrà nel tempo nostro tutta una attività spirituale di vita culturale scientifica artistica propria del tempo fascista e della sempre più intensa civiltà nostra.

Mostre storiche di arte saranno ordinate nel palazzo, di grande rilievo, e la prima di esse, quella dell'Arte Toscana del Cinquecento, anche nel breve periodo in cui è stata aperta, ha ottenuto i più larghi consensi, affollamento di pubblico e favore di giudizi; l'opera di Michelangiolo, che ancora è rimasta nel cortile del Cronaca, rappresenta un momento essenziale di questa importante Mostra della quale quando sarà riaperta o ripresa diremo ampiamente.

Al piano terreno, dalla parte di via e piazza Strozzi, e in parte dei sotterranei, prende alloggio il glorioso Gabinetto Vieusseux, che conta più di 200.000 volumi e collezioni di speciale e ben nota importanza.

PALAZZO STROZZI: PARTICOLARE DELLA «BATTAGLIA» ATTRIBUITA A DOSSO DOSSI. *(Fot. Brogi)*

PALAZZO STROZZI: VASI QUATTROCENTESCHI. (*Fot. Brogi*)

Nelle sale del secondo piano, che dànno su via Tornabuoni e via Strozzi, si insedierà l'Accademia d'Arte per Stranieri, che sarà un richiamo incitatore e utile per i numerosi studenti d'ogni nazione che ogni anno si recano a Firenze come ad una patria dell'anima.

A terreno, ancora altre istituzioni di signorile funzione turistica; una sala per visioni cinematografiche in lingua originale nell'angolo tra via Tornabuoni e via Strozzi, e un elegante ritrovo notturno nei sotterranei relativi. Nella parte del secondo piano che dà su piazza Strozzi e nelle stanze spaziose, anch'esse del terzo piano, ha preso sede il Centro Nazionale di Studi sul Rinascimento, presieduto da Giovanni Papini.

Così nel palazzo famoso si unificano e si concordano aspetti spirituali e funzioni pratiche non discordanti, in una sintesi di gloria fiorentina, in una comprensione del passato e del primato nostro, che è anche celebrazione del presente e del futuro imperiali d'Italia.

Il Centro Nazionale di Studi sul Rinascimento non poteva avere migliore stanza per la sua attività, che già a pochi anni (circa tre) dalla fondazione è ormai tanto piena e fervida di opere, di pubblicazioni, di iniziative in Italia e fuori, e diffusa in tutti i paesi civili.

Le vaste e luminose sale messe a sua disposizione, nel sobrio e austero aspetto impresso dal restauro, e a cui si accede dalla vasta loggia interna di armonica musicale struttura, raccolgono, nel secondo piano, anticamere per gli uffici, stanze per la direzione, per la presidenza e la redazione della rivista « La Rinascita », per la fototeca, preziosa collezione unica nel suo genere, da cui lo studioso d'arte del Rinascimento ricaverà larghi mezzi di indagine e di documentazione. Il grande salone d'angolo tra la piazza e via Strozzi, oltre che alle adunanze del con-

PALAZZO STROZZI: S. SEBASTIANO, TERRACOTTA ROBBIANA. *(Fot. Brogi)*

siglio direttivo e delle diverse commissioni, servirà ai cicli di conferenze e di letture tenuti ogni anno da eminenti studiosi italiani e stranieri, e inaugurati nello scorso aprile dal Ministro Bottai.

La funzione intimamente spirituale di un simile istituto è già di per sè stessa un ornamento e una illustrazione per le vetuste mura del palazzo, e i secolari silenzi in esse racchiusi saranno interrotti da questa moderna ricontemplazione del Rinascimento che proprio in palazzo Strozzi ha uno degli esempi più caratteristici non solo di architettura civile, ma di costume, di storia, di civiltà.

Già dunque da sole le nudi pareti restaurate, non più coperte di libri, di quadri, non più tappezzate né istoriate, parlerebbero coi ricordi suggestivi dell'insieme, ma la donazione di un munifico mecenate, il senatore Alessandro Contini Bonacossi, ha riempito di concrete visioni, ha riscaldato con realtà rinascimentali l'ambiente, ha rintrodotto in queste stanze del secondo piano un contenuto che nei secoli il palazzo ha avuto, e che era stato a poco a poco raccolto dai vari proprietari.

Non bisogna dimenticare che in questo palazzo fino alla seconda metà dell'Ottocento era riunita una preziosissima collezione di quadri, sculture, gemme, tappezzerie e mobilia d'ogni genere.

Nella guida di Firenze distribuita agli scienziati, a spese del Granduca, per la III Riunione, nell'agosto 1841 (una di quelle riunioni che tanto effetto ebbero sulla preparazione del nostro Risorgimento), tra le gallerie private d'allora, ancora molto numerose nella città, tiene un posto principale quella di casa Strozzi.

Sono elencate opere di Giorgione, di Tiziano (il ritratto dell'eroico Filippo o più probabilmente di suo figlio Roberto, e la meravigliosa Puttina), del Guercino, del Parmigianino, del Veronese, dello Schiavone, del Caravaggio, del Poussin, del Tintoretto, per non citarne altre molte di Salvator Rosa, dell'Allori, del Suster-

mans, di Giovanni da San Giovanni ecc. V'era anche un ritratto di giovinetta attribuito a Leonardo da Vinci.

La donazione Contini-Bonacossi ripopola intanto le stanze e le sale del secondo piano, mentre le mostre, che periodicamente si susseguiranno nel primo, affolleranno, sia pure in modo provvisorio, gli ambienti rinnovati con le tracce e i segni della bellezza che più dura: quella dell'arte.

Nella sala grande del Centro di Studi è collocata un'opera importante di Cosimo Rosselli, che è forse il suo capolavoro: rappresenta la Madonna col Bambino, San Giovanbattista e S. Eufrosino, e il committente del quadro, un Canigiani, discendente dalla famiglia a cui appartenne Eletta, madre del Petrarca. Lo sfondo è una mirabile campagna, e la cornice del tempo si intona, come poche volte, al tutto, fa parte del quadro e della prospettiva. Le predelle poi sono di grande squisitezza. Raccontano i funerali del santo Eufrosino, l'Adorazione dei pastori e il Battesimo di Cristo. In quest'ultima raffigurazione pare spiri veramente un soffio leonardesco. La tavola del Rosselli riposa su di un magnifico mobile fiorentino a tarsìa che è una gioia a vedere da vicino, respirandone la solida realistica fattura.

Nella sala della presidenza pende alla parete un quadro del pittore dalmata Andrea Meldolla, lo Schiavone, della prima metà del Cinquecento, dove la scena mitologica del matrimonio di Amore e Psiche è ritratta in molle abbandono quasi deliziosamente sfumato. In altra stanza è messa una « Battaglia » di Dosso Dossi, masse in groviglio aspre e piene di ombre: vien voglia di ripetere qualche epica e cavalleresca ottava ariostesca.

E c'è anche una terracotta robbiana di perfetta elaborazione, un San Sebastiano sereno nel supplizio, in mezzo a un trionfo di decorazione primaverile di foglie, frutta e fiori.

I belli arazzi fiorentini medicei del Cinquecento qui figurano rappresentati da uno magnifico che ricopre una parete della sala grande: ai lati in basso son collocati busti in marmo bianco e porfido di fattura romana.

E vasi quattrocenteschi con le loro indicazioni o aromatiche o di spezierie portano ancora un ricordo, un'eco del tempo che fu, e mensole ed altri oggetti e mobili e scansie dànno via via tepore e conforto allo studio severo che in queste sale ha ed avrà sempre più intenso e proficuo raccoglimento e svolgimento.

ETTORE ALLODOLI

PALAZZO STROZZI: MOBILE QUATTROCENTESCO INTARSIATO; SOPRA, LA PREDELLA DI COSIMO ROSSELLI. *(Fot. Brogi)*

VEDUTA PANORAMICA DEL CANALE DI LEME. *(Fot. Cav. Greatti)*

IL PIÙ BEL FIORDO ITALIANO

CANAL DI LEME

Chiunque si diverta a sfogliare un atlante geografico – preferendo riguardarne le carte fisiche, dette anche oroidrografiche, perché quelle politiche non sono mai aggiornate e stanno anzi per subire mutamenti radicali – prova un particolare gradimento, che è diletto agli occhi e alla fantasia, nel contemplare quei tratti di costa, prevalenti nelle regioni più prossime ai poli, che son tutta una fioritura di capi e promontori e penisolette di svariatissime forme, tra cui il mare s'insinua profondamente serpeggiando in ogni senso, mentre accrescono bellezza e varietà al paesaggio centinaia di isole e isolette e scogliere disseminate íntorno.

Così è nelle regioni dell'Alaska e del Canadà settentrionale; così è nell'America del Sud, lungo la Patagonia cilena fino alla Terra del Fuoco; lo stesso mirabile quadro s'ammira nell'Islanda, nella Scozia, e soprattutto in quella Norvegia i cui fiordi hanno acquistato maggior celebrità dacché la Germania vi ha compiuto le sue fulminee gesta guerriere, precorrendo la presuntuosa ma imbelle rivale.

Non però soltanto nei mari nordici è dato di ammirare così singolare configurazione. Se la penisola iberica è tozza e regolare, se quella italica, pur così snella ed elegante nel suo insieme, ha lunghi tratti di costa eguale ed uniforme, la penisola balcanica è invece tutta frastagliata, tutta sporgenze e rientranze; lo è specialmente nella parte meridionale, ove appare quel miracolo di natura in mezzo al quale sbocciò il fiore della civiltà ellenica; lo è anche notevolmente sulla costa bagnata dal nostro Adriatico.

È qui tutto un dedalo di canali e stretti e insenature profonde, e un formicolio di isole e isolette ove suona italica favella, ove svettano aguzzi campanili col leone di San Marco, ove tutto ricorda gloriose pagine di storia romana e veneziana. E alla base della penisola, tra i golfi di Trieste e del Quarnaro, si protende sul mare non più amarissimo – ché Lissa è stata già ven-

dicata appieno – l'Istria bella e generosa, prodiga alla Patria di carbone, di bauxite, di legname, di pietre da costruzione, di vini e di tanti altri prodotti utilissimi ai fini dell'autarchia, l'Istria che ha la forma d'un grappolo d'uva, o, se più vi piaccia, d'una foglia dai contorni dentellati e sbrindellati, o, meglio ancora, d'un cuore ardente tra fiamme e stille di sangue, con una larga ferita sul margine. Quella ferita è un lungo e stretto seno di mare che, per essere già stato una valle fluviale, poi invasa dall'acque salse, corrisponde esattamente a quelli che in Norvegia chiamansi fiordi. Ed è anche il più bel fiordo italico, denominato Canal di Leme, del quale daremo qui breve illustrazione.

Era esso l'antico solco d'uno dei fiumicelli istriani che il sottosuolo carsico assorbe, sì che ben poca acqua, e solo in qualche tratto scorre alla superficie. Quel solco chiamasi Draga. L'angusta valle, per gran parte coperta di macchie e arbusti, chiusa da due argini paralleli, è diretta prima da nord a sud tra i villaggi di San Pietro in Selve e di Canfanaro; poi si volge ad occidente e s'allarga nel tratto ove dalle sue pareti avanzano due prominenze, sulle quali un tempo sorgevano, l'uno di fronte all'al-

L'ISTRIA.

IL CANALE DI LEME.

tro, due castelli: di questi, uno è da secoli scomparso, ma l'altro, superstite per così dire, serba ricordo d'entrambi chiamandosi « Docastelli ».

Né era questo soltanto un semplice fortilizio. Era invece una grossa terra feudale dominata da poderoso maniero ricinto da doppia cerchia di mura e di torri, con numerosa popolazione, chiesa, convento, sorgenti d'acqua viva e ampie cisterne: ma al principio del secolo XVII le guerre, i saccheggi, la peste, la malaria tanto desolarono quell'infelice cittadina che i pochi superstiti l'abbandonarono.

« DOCASTELLI ».

della costa occidentale istriana, si presenta nella forma di fiordo, lungo circa dodici chilometri, largo in media 600 metri, profondo ben trenta e più.

Guardiamolo dal suo ingresso sul mare.

Sorgono poco distanti, ai due lati, due città istriane, i cui territori esso divide. A nord è la piccola Orsera, ove lasciò triste fama d'un suo soggiorno il celebre avventuriere Casanova; Orsera romita e selvaggia, aggrappata alla roccia ferrigna, da cui domina tutto un arcipelago d'isolette disseminate nei suoi pressi (San Giorgio, Salomone, La Longa, Conversada, ecc.); una tra queste, più scoglio che isola, porta il gran nome del paladino eroe caduto a Roncisvalle, perché una volta Orlando, capitato, non si sa bene come, in questi mari, con la sua durlindana menò su quello scoglio tal fendente che lo divise netto in due... Infatti ancora si vedono le due parti e l'immane fenditura tra esse. L'altra città più prossima al Canale è a mezzogior-

Sulle maestose mura di bella pietra lavorata, sulle case dove un tempo era stata tanta vita operosa, sfondatisi i tetti, precipitate le vòlte in macerie, si stese il verde sepolcrale ammanto dei rovi e dell'edera: ed ora quella non è più che un mucchio di grandiose rovine. Grandiose e pittoresche, atte a mandare in visibilio un poeta romantico che le contempli mestamente biancheggianti come ossami di città morta sotto il pallido raggio della luna, o spiccanti coi loro contorni smozzicati e sgretolati nel rosso vivo d'un tramonto di fuoco: certo impressionanti anche per chi non abbia alcuna tendenza a languori sentimentali.

Da « Docastelli » la valle prosegue per pochi altri chilometri, e ad un'ora di cammino l'antico solco fluviale della Draga, andato sommerso per l'abbassamento

VAL SALINE, ALL'INGRESSO DEL FIORDO.

VASCHE ROMANE SCAVATE NELLA ROCCIA IN RIVA AL MARE (VAL FABORSA).

no: Rovigno d'Istria, il centro, dopo Pola, più popoloso e attivo di tutta la regione, raccolto intorno al promontorio di Sant'Eufemia, che si protende su l'onde tra due amenissimi golfi fasciati di verde perenne, e abbelliti da isole e isolette, che son gemme di smeraldo sul mar di zaffiro.

L'imboccatura del Canale è ampia e maestosa, tra la Punta Trolle e la Punta Croce: larghezza metri 1600. Più varia e tormentata è la riva a sud, dove, appena doppiata la Punta Croce, s'incontrano due insenature separate fra loro da una penisoletta: si chiamano Val Faborsa e Val Saline, molto importanti sotto l'aspetto storico, come in seguito accenneremo. Più oltre, piegando verso nord, il Canale si restringe, e prosegue poi quasi regolare verso oriente fra due argini o rive che, se non sono proprio a picco come in tanti fiordi norvegesi, son tuttavia notevolmente ripide e quasi intieramente boscose. Boscose e disabitate, con una curiosa differenza tra l'una e l'altra che il visitatore frettoloso, cogliendo impressioni fugaci, non può avvertire: perché quella meridionale, rivolta al nord, ha una fittissima vegetazione a foglia caduca (carpini, roveri, ecc.), spoglia d'inverno ma verdissima e fiorita in primavera, mentre invece quella settentrionale, rivolta al sud, s'ammanta d'una vegetazione di « macchia » a flora mediterranea (lecci, lentischi, corbezzoli, mirti, viburni, ginestre) sempre verde, a foglie dure e di color verde cupo, quasi nero.

L'altezza di questi due argini del Canale va aumentando via via che si penetra in esso, da sessanta a poco più di cento metri: ma dall'una e dall'altra parte si elevano monticelli che raggiungono altezze maggiori (M. Montero, m. 123, M. Calvo, 121, M. Carmegnara, 134, M. San Martino, 230) pur essi, come le ripe del fiordo, in gran parte coperti di fitta boscaglia. Tra esse s'insinua quieto e

UNA DELLE SORGENTI DELLA COSIDDETTA « FOCE DELLA FOIBA DI PISINO ».

IL CANALE DI LEME NEL SUO FONDO. *(Fot. Cav. G. Greatti)*

NAVE CHE CARICA BAUXITE.

placido questo lembo di mare che assume l'aspetto di largo fiume ed anche, in certi tratti, di lago: salse le acque, ma verso il fondo e negli strati superficiali assai meno che nel mare aperto, perché vi si mesce l'acqua dolce di molte sorgenti che rampollano dal fondo o al livello del mare, come avviene di quasi tutte le sorgenti carsiche.

È però erronea la credenza, riflessa nel romanzo di Giulio Verne « Mattia Sandorf », che ha fatto dare ad una di queste sorgenti, proprio nel fondo del Canale, il nome di « Foce della Foiba di Pisino ». Ancora quest'indicazione si trova nelle carte topografiche, ma bisogna abolirla. L'acqua della famosa Foiba di Pisino va invece a finire nella Valle dell' Arsa, come ha dimostrato inoppugnabilmente, con studi e prove molto geniali, il prof. dott.

Massimo Sella, Direttore dell'Istituto di Biologia Marina di Rovigno.

Quello che più impressiona chi percorre il Canal di Leme è la sua mancanza di vita.

Nel suo fondo c'è un ricco allevamento di ostriche pregiatissime, dovuto all'iniziativa e all'opera d'un sapiente ostricultore, il Cap. Giuseppe Morena: ma non è un allevamento che turbi la quiete del luogo.

Nello stesso fondo si carica bauxite. Una grossa nave vi è ormeggiata e su quella operai in tuta, coperti di rossa polvere da capo a piedi, portano il prezioso minerale. Ma anche questo lavoro si svolge quasi in silenzio.

Null'altro. Pochissima gente si vede laggiù. Lungo il Canale, nessuna. Se c'è, è nascosta. È qualche pescatore di frodo che, occulto nella macchia, scruta il passaggio delle frotte di cèfali, di càntari, di branzini e d'altri pesci di cui sono ricche quell'acque, per gettare fra esse la dinamite, e, dopo fatta rapidamente buona preda, involarsi ad ogni sguardo dileguando nella stessa macchia, che lo rende irreperibile.

PARCO OSTREICOLO.

Si penetra nel fiordo, lo si percorre in tutta la sua lunghezza, si torna quindi al mare aperto, rimanendo attoniti da quella bellezza di natura imponente, maestosa, solenne, sulla quale i secoli sono passati senza quasi toccarla.

Eppure quanti fatti, quante umane vicende han visto quelle erte ripe selvose! Lo stesso silenzio che le avvolge induce alle rievocazioni.

Su quei poggi che levano il capo dalle selve furono i cosiddetti « castellieri », villaggi preistorici dei Veneti, prischi abitatori di

GRUPPO DI CASOLARI, I SOLI ESISTENTI SULLE RIVE DEL CANALE.

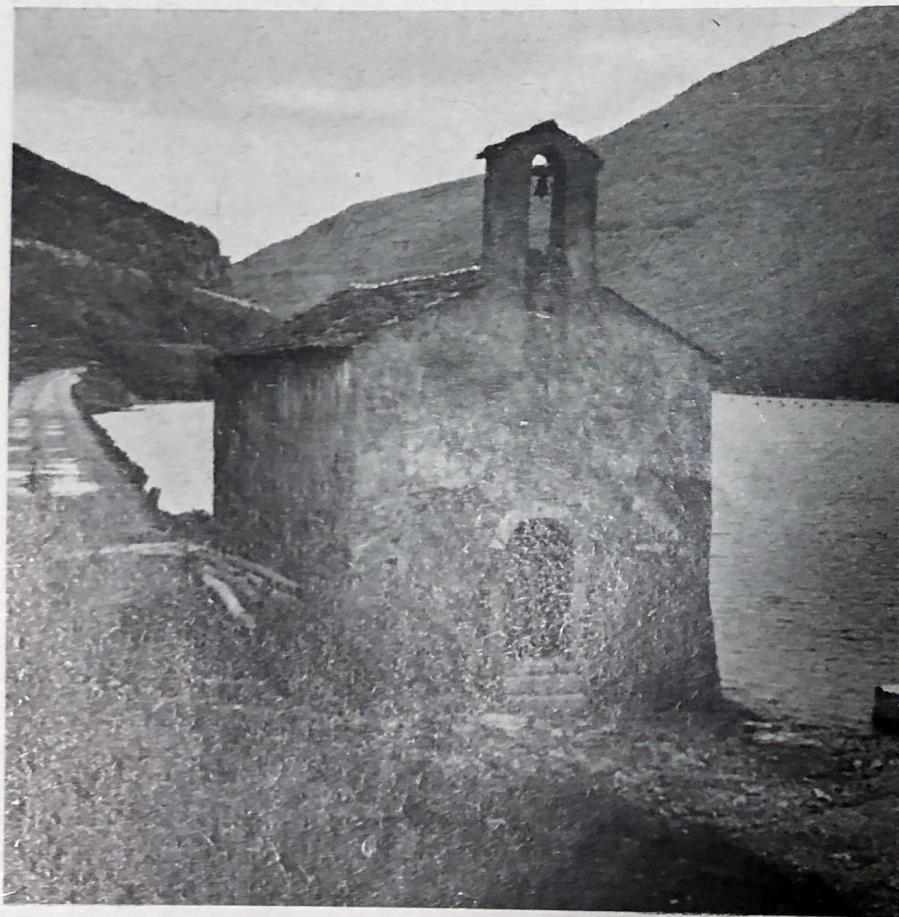
questi luoghi. Povere irsute genti e povera vita.

Poi vennero i Romani. E in riva a Valle Faborsa e a Val Saline, dianzi nominate, sussiste ancora, con altre vestigia di costruzioni diverse, un sistema di vasche circolari e quadrate, scavate nella viva roccia e comunicanti col mare, che molto probabilmente servivano alla fabbricazione della porpora coi murici tuttora in queste acque abbondanti: è noto che tale industria fiorì anche a Cissa, l'isola prossima a Rovigno scomparsa tra l'acque già in tempi storici, un mille anni fa. Certo poi è che la civiltà romana fu in tutta l'Istria attivissima; ancora Cassiodoro, in una sua epistola dell'anno 537, descriveva questa regione come un paese incantato, le cui coste erano cosparse di tante belle città «simili a perle disposte sul capo d'una bella donna». Quante snelle e svelte navi romane, triremi e quinqueremi, percorsero, dunque, allora, il nostro Canale?

Medioevo. Nuovi tempi. Trionfo della violenza, e, per reazione, ascetismo, monachesimo, fede profonda. Un'arca di marmo porta miracolosamente per mare dalla lontana Calcedonia sino alla vicina Rovigno il corpo di Sant'Eufemia: più tardi questo Sacro Corpo, involato dai Genovesi e da questi passato ai Veneziani, venendo riportato a Rovigno, còlto da tempesta, trova riparo nel Canal di Leme in Val Saline, dove il bestiame che pascolava in quei pressi, al suo arrivo si getta, in acqua per circondarlo e fargli onore... Intanto il Canale ha anche avuto il suo anacoreta: è San Romualdo, il celebre monaco ravennate vissuto, dicono, 120 anni, che, nel suo inquieto e infaticato ramingare pel mondo, fece anche suo asilo la grotta, tuttora al suo nome intitolata, che s'apre nel Monte San Martino: ivi – e questa è storia – dimorò due anni meditando e pregando. E la fantasia lo vede come una grande ombra levarsi davanti al suo tetro speco, lentamente benedicendo.

Ma quelli, abbiamo detto, erano anche tempi di violenza. E un angolo di mare così profondo e sicuro era uno dei più opportuni alla violenza sulle vie del mare. Quante navi di pirati vi ebbero rifugio prima e dopo le loro imprese? Narentani, Uscocchi, Schiavoni ed altri corsari vi ebbero certamente lor covi, per indi gettarsi sull'altra sponda adriatica a farvi ricche prede di cose e di persone, finché non li ebbe domati la Regina della laguna. Né l'avvento di Venezia pose fine a imprese del genere; e le stesse continue contese della Repubblica di San Marco: con i patriarchi d'Aquileia e coi Conti di Gorizia, e la rivalità dei Genovesi, spintisi fino a Chioggia nel 1379, e le più recenti dominazioni dei Francesi e degli Austriaci, e le stesse guerre del Risorgimento interessarono certamente anche il Canal di Leme. Nel suo mezzo, sulle due opposte rive, si vedono ancora due grandi intaccature nella roccia viva che si fronteggiano: quelle servirono in altri tempi ad uno sbarramento. Per Venezia, o per altra Signoria?

Silenzio e mistero. La stessa natura del Canal di Leme, fiordo spopolato, selvaggio, che par quasi dimenticato dagli uomini, ne fa un angolo del mondo ove gli eventi si compirono senza lasciar chiara traccia di sé. I secoli, i millennî sono passati sovr'esso senza turbarne l'austera solenne bellezza. Ma da quando vi entrarono navi su cui garriva al vento il nostro bel tricolore, esso non è soltanto per l'aureo serto d'Italia una gemma di più: è anche, in potenza, un magnifico e terribile arnese di guerra, atto ad assicurarne le nuove superbe fortune.

EUCLIDE CARLO MILANO

LA CHIESETTA AL TERMINE DEL CANALE.

VAL FABORSA: LA PENISOLA DI SANT'EUFEMIA.

SPALATO, VISTA DAL MONTE MARJAN. IN FONDO, IL MASSICCIO DEL MOSOR, IL « MONS AUREUS » DELL'ANTICHITÀ. *(Arch. Fot. della C.T.I.)*

DIOCLEZIANO E IL SUO PALAZZO

In una ridente baia del litorale adriatico, fra la montagna e il mare azzurro, è la città di Spalato. Arrivando dal mare, si scorge da lontano un campanile romanico bianco e snello svettante nel cielo, sopra la città che si arrotonda sul mare. Ma nella linea dei fabbricati che orlano la riva lo sguardo si ferma, curioso, su una costruzione singolare: una lunga facciata di pietra grigia, che evidentemente non è un fabbricato moderno e che si prolunga verso l'interno della città.

La sua forma regolare ed austera è temperata e quasi addolcita dai resti di un colonnato che una volta la decorava.

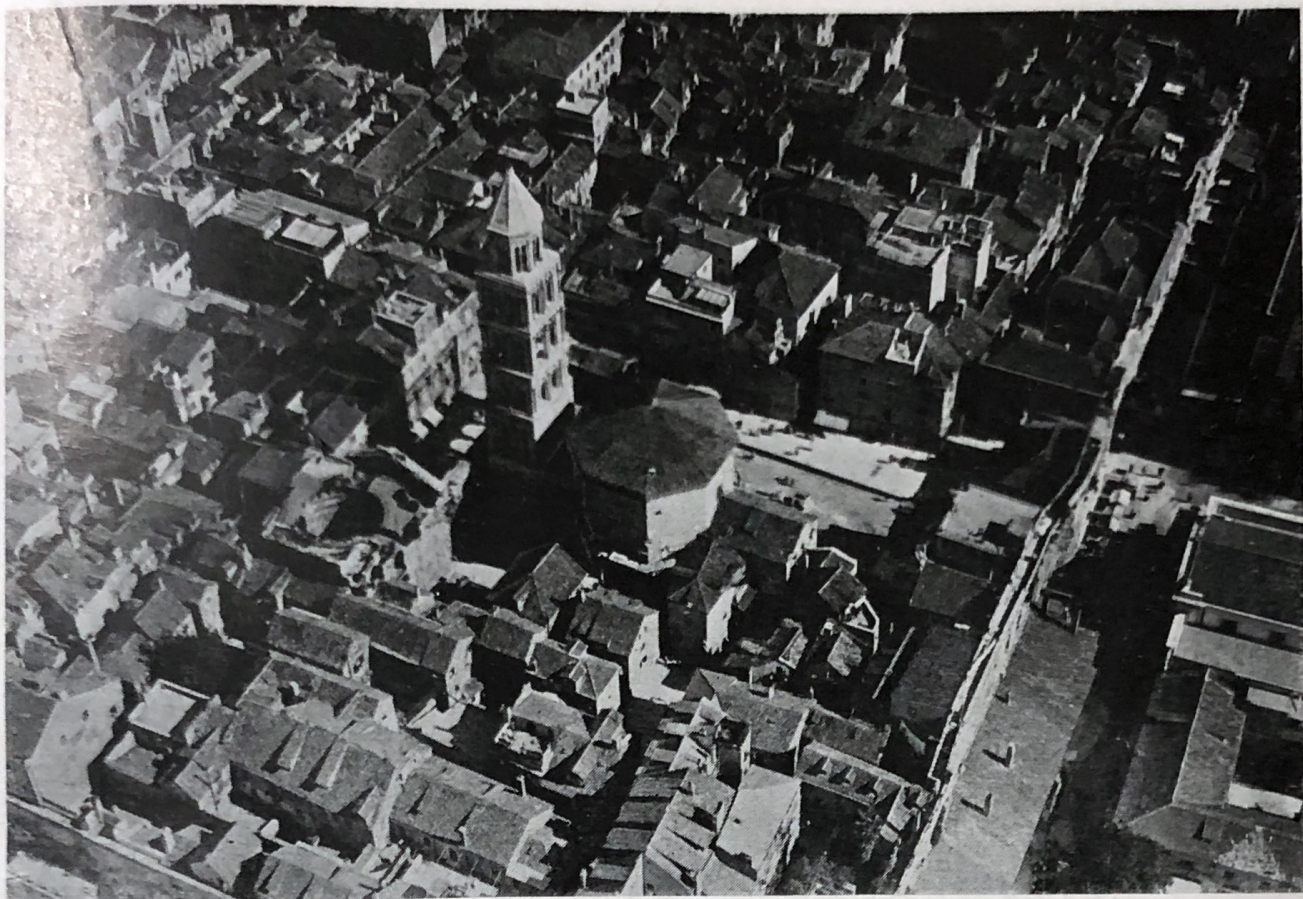
Ai piedi di questa facciata sono annidate piccole case, quasi tutte con negozi, che formano macchie di colore, rosse o brune; e nella facciata stessa e posteriormente, in un pittoresco disordine, si affacciano altre case e salgono talora fino al sommo del cornicione, sul quale sporgono terrazzine orlate di gerani.

Questa muraglia, che i secoli hanno coperto della loro calda patina, è la facciata del palazzo che Diocleziano – imperatore dall'anno 285 – si era fatto costruire sulle rive del mare, nel suo paese natale, per chiudere in una pace sontuosa gli ultimi anni della sua grande e fervida vita.

Con gli appartamenti imperiali, con le sue terme, il suo mausoleo, il suo tempio, le sue dipendenze, le torri, il corpo di guardia e tutto il suo potente apparato di difesa, questo grandioso palazzo costituiva quasi una città.

E il destino volle che una città divenisse realmente.

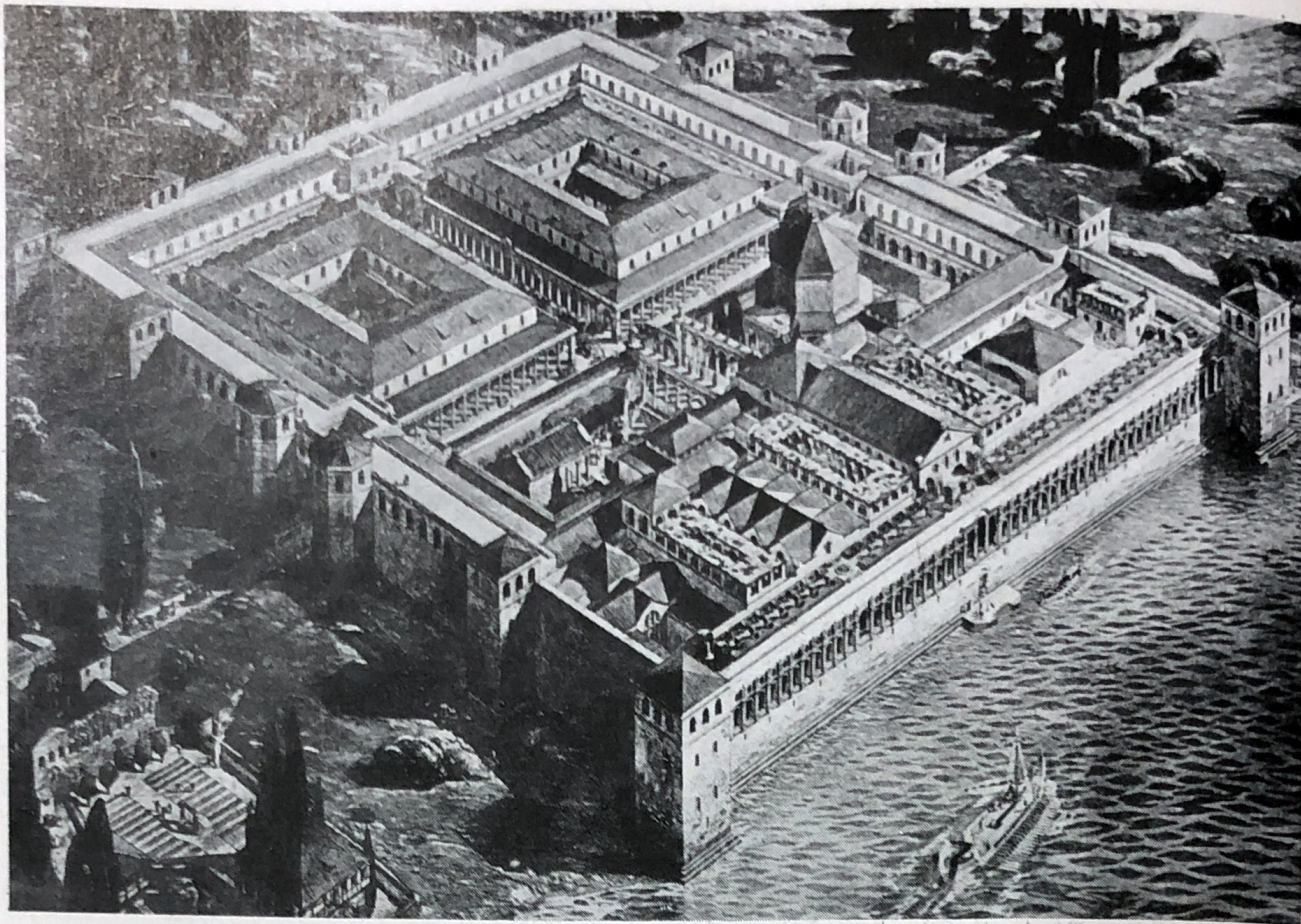
Nel 600, tre secoli dopo la morte di Diocleziano, il popolo disperso di Salona, completamente distrutta dall'invasione degli Avaro-Slavi, si rifugiò nel vecchio palazzo abbandonato, le cui possenti mura offrivano sicura protezione contro gli invasori.

I nuovi venuti si installarono nei cortili, nei vestiboli, nelle aule di questo immenso edificio, né più si mossero. Abbatterono mura, aprirono volte per creare strade, divisero le alte sale in piani facendone case, aprirono finestre nelle mura interne. Colonne furono abbattute, statue fatte in pezzi; i vasti edifici costruiti dall'imperatore romano sparirono a poco a poco sotto le trasformazioni che un nuovo ritmo di vita rendeva necessarie.

IL DUOMO COL TETTO OTTAGONALE, IL TABLINUM E IL CAMPANILE VISTI DALL'ALTO. A DESTRA, LA CINTA ORIENTALE DEL PALAZZO.

Lo spazio divenne sempre più ristretto, perché, attratti dalla sicurezza del luogo, altri abitanti vi convennero, ed allora cominciarono a sorgere case, ad innalzarsi, a sovrapporsi con un disordine che ha dell'inverosimile, con una fantasia così caotica che lascia quasi increduli.

E la sicurezza essendo a poco a poco ritornata col volgere dei secoli, la vita cominciò ad espandersi anche all'esterno: gli abitanti eressero contro le muraglie i primi sobborghi, timidamente, poi sempre più folti, finché quasi tutto l'immenso quadrilatero fu come sepolto da una strana vegetazione parassitaria, e quasi più nulla di esso apparve alla vista, oltre le porte e le due facciate, l'una a mezzogiorno, l'altra a levante. Oggi, il vecchio palazzo non contiene più che un quinto degli abitanti di Spalato, che estende le sue nuove strade molto al di là delle mura che ne furono la culla e il cuore.

Fortunatamente per noi, alcuni monumenti interni furono trasformati per servire a nuovi bisogni, e quindi conservati: il magnifico peristilio che portava agli appartamenti imperiali divenne la piazza della nuova città, il mausoleo che per vari secoli custodì le spoglie di Diocleziano fu trasformato in Duomo, il piccolo graziosissimo tempio di Giove in Battistero. Tutto il resto, annegato nella fungaia delle costruzioni posteriori, era quasi irriconoscibile e sembrava irrimediabilmente perduto.

IN PRIMO PIANO, A DESTRA, IN BASSO, UNA PARTE DELLA CUPOLA DEL TABLINUM, CROLLATA. *(Fot. Stefani)*

RICOSTRUZIONE DEL PALAZZO, SECONDO ACCURATI RILIEVI E STUDI. (*Fot. Stühler*)

L'ANGUSTO VICOLETTO CHE CONDUCE AL GRAZIOSISSIMO TEMPIETTO DI GIOVE, ORA BATTISTERO DELLA CITTÀ. (*Fot. Stefani*)

Ma gli archeologi sono arrivati, e grazie alla comprensione dei passati Governi della Dalmazia (veneto, francese e austriaco) e all'aiuto decisivo di quel grande archeologo e artista dalmata che fu Monsignor Bulic', si è potuto non solo ricostruire la pianta esatta del palazzo, ma liberarne alcune parti essenziali, ricavandone le disposizioni interne e la magnificenza delle decorazioni, abbondantemente profuse in tutto l'edificio.

È stata così possibile una ricostruzione completa ed esatta del grandioso palazzo, il quale è non solo estremamente interessante, ma unico nel suo genere.

Ma non si può comprenderne il significato, se non si conosce l'uomo che lo ha concepito e fatto costruire.

L'uomo spiega l'opera. Senza Diocleziano, questo palazzo, che ha un significato decisivo nella storia dell'arte, non sarebbe mai esistito. E Diocleziano è un tipico figlio di Dalmazia, di quella terra che sta ancora, dopo decine di secoli, al confine estremo del mondo occidentale con quello orientale, e dove la simbiosi fra questi due mondi non è ancora avvenuta. Forse nessuna simbiosi è possibile e le due grandi forze che dominano in questa terra fin da quando l'Illiria accettò la saggezza di Roma, non si potranno mai fondere in una sola.

La vita di Diocleziano ne è una prova. Realista e sognatore, organizzatore e filosofo, cauto

UNA PARTE DEL MURO ESTERNO DEL PALAZZO, CHE FORMAVA UNA LOGGIA APERTA SUL MARE. *(Arch. Fot. della C.T.I.)*

L'IMPONENTE PERISTILIO, CON L'INGRESSO AGLI APPARTAMENTI IMPERIALI, FORMA UN COMPLESSO ARCHITETTONICO PODEROSO ED ELEGANTISSIMO INSIEME. *(Fot. Stühler)*

UNA PARTE DEL PORTALE DEL TEMPIETTO DI GIOVE, OGGI BATTISTERO. (*Fot. Stühler*)

sarebbe diventato imperatore dopo avere ammazzato un cinghiale. E la profezia doveva esattamente avverarsi.

Sotto l'imperatore Numeriano, Diocleziano era già salito, per i suoi meriti eccezionali, alla dignità di *Comes domesticorum* (capitano delle guardie imperiali), mentre le forze misteriose del destino stavano preparando la sua esaltazione all'Impero.

Infatti, assassinato Numeriano dalle sue guardie, Diocleziano, in preda a furore, pugnalò il prefetto del pretorio, da lui sospettato, a ragione, autore del delitto. (Il prefetto si chiamava Aper, che significa « cinghiale »). L'uccisore fu acclamato *imperator* dalle truppe esultanti.

Diocleziano è il Dalmata che più perfettamente fonde in sé queste due tendenze, la latina e l'orientale, di cui l'ultima, nella sua forma più filosofica, finirà col prevalere.

Impregnato di latinità, quindi di spirito occidentale nel senso migliore della parola, animatore e propagatore dell'idea imperiale di Roma, spirito pratico e positivo per eccellenza, egli compie l'opera più grande che un Cesare romano abbia attuato: rafforza e consolida l' Impero, dividendo il potere supremo con altri tre capi.

La *Tetrarchia*, cioè il governo simultaneo di due Augusti e di due Cesari loro subordinati, di cui egli, Augusto Jovio, è il capo supremo, dividendo gli immensi territori romani in quattro circoscrizioni amministrative ha certamente arrestato lo slittamento dell' Impero verso la catastrofe, permettendo a Costantino di raccoglierne ancora la grande eredità.

e impulsivo, tenace e oscillante, tutta la vita di Diocleziano fu combattuta e si svolse tra questi due termini contradditorî, che si acquetarono nella pace finale del suo ritiro, sulla terra dalla quale era cominciato il suo cammino.

Nato umile in un piccolo borgo vicino l'antica Salona, ma in preda a grandi sogni, in un'epoca in cui la porpora imperiale era a portata di chiunque avesse forza da conquistarla, Diocleziano sceglie la carriera delle armi.

Semplice sottufficiale nella Legione di Liegi, si narra che una locandiera gli predicesse che

Spirito latino di rara elevatezza, ispiratore della collezione biografica di Cesare, nota sotto il titolo di *Historia Augusta*, Diocleziano venera e abbellisce Roma, ma la sfugge. E non solo perché il centro di gravità dell'Impero si stava lentamente spostando verso oriente, ma forse perché verso l'oriente lo spingeva irresistibilmente l'elemento illirico della sua anima.

A Nicomedia (l'odierna Izmidt, sul Mar di Marmara) egli si circonda di fasto orientale: elegge Giove a protettore, anzi, si fa chiamare Jovius, e introduce l'adorazione della sua per-

sona. Ma non un momento il suo spirito positivo lo trae in inganno. L'adorazione e il fasto sono per lui soltanto mezzi per meglio governare e consolidare le riforme che la sua mente organizzatrice aveva ideato per salvare l'Impero, *unica* realtà da lui venerata.

All'apice della sua potenza, quest'uomo sbalordì il mondo con un gesto unico nella storia dell'Impero: nel 305, in una pianura vicino a Nicomedia, davanti alle legioni commosse, colui che si era fatto proclamare Dio, abdica e, riprendendo il suo antico nome di Diocles, si dirige immediatamente verso la Dalmazia.

Non lontano dall'elegante metropoli di Salona, in fondo ad una baia tranquilla, vicino ad un umile villaggio di pescatori, chiamato Aspalaton, egli si era fatto erigere un palazzo: segno che il suo desiderio di rinunziare al potere non l'aveva abbandonato nemmeno in mezzo al fasto orientale della corte di Nicomedia.

E in quel maestoso edificio – insieme castello turrito e villa sontuosa – Diocleziano visse ancora sette anni, coltivando fiori e leggendo Marco Aurelio, di cui era fervente discepolo, finché si decise a spezzare con le sue stesse mani il filo della propria vita, che era stata forse una delle più attive fra tutte quelle che resero possibile il prodigio dei prodigi: l'Impero Romano.

Come Diocleziano segna la fine di un'epoca, così anche il suo palazzo è l'espressione di un mondo artistico che finisce, mentre già si notano i segni precursori di nuove concezioni che più tardi si affermeranno.

Il palazzo di Diocleziano, che riproduce il disegno classico dei campi trincerati romani, è il castello fortificato di un imperatore soldato, che si preoccupa della sua sicurezza in tempi torbidi, come si era preoccupato, durante tutta la sua vita, della sicurezza dell'Impero. Ma dietro le solide muraglie un lusso sontuoso era negli edifici, nelle sculture decorative, nei mosaici splendenti. E come le forme dell'architettura interna, anche questo lusso è ispirato ai costumi d'Oriente. Questo particolare conferisce al palazzo di Diocleziano la sua grande e vera importanza nella storia dell'arte.

Esso è un enorme quadrilatero di 215×180 m.: tre de' suoi lati costituiscono una cintura fortificata alta 18 m., mentre il quarto, affacciato sul mare, s'ingentilisce in un lungo portico ad arcate, che formava una galleria, dove l'Imperatore poteva godere la vista del mare. Una piccola porta si apriva su questo lato marino, mentre nel mezzo di ciascuno dei tre lati fortificati una porta abbastanza ampia dava àdito anche ai veicoli.

Ad oriente la porta *Argentea*, ad occidente la porta *Ferrea*, e a nord, verso Salona, la porta

INTERNO DEL MAUSOLEO, ORA DUOMO DI SPALATO. *(Arch. Fot. della C.T.I.)*

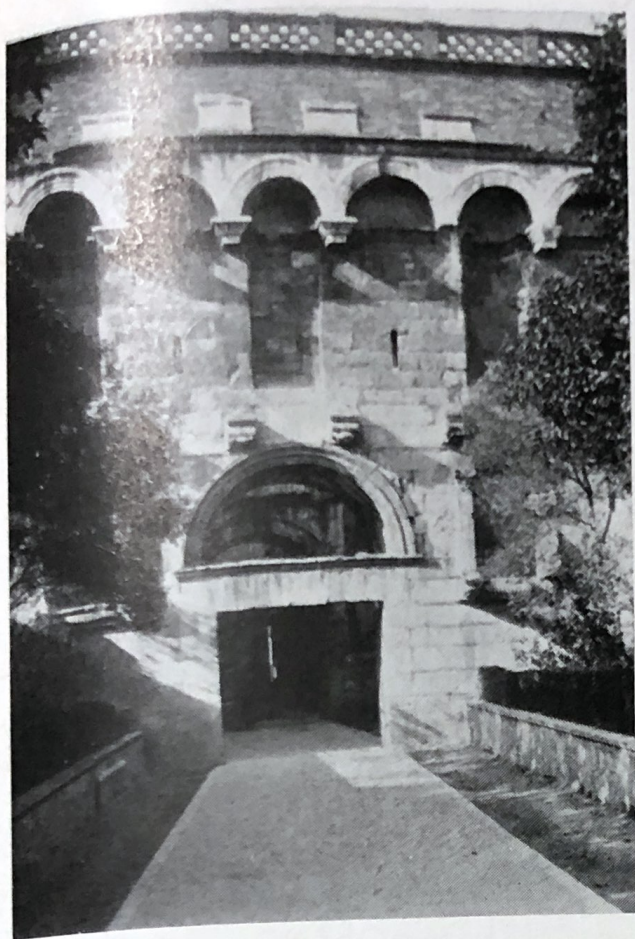
IL PERISTILIO VISTO DALLA LOGGIA CHE CIRCONDA IL DUOMO.

(*Fot. Stefani*)

IL SECONDO ORDINE DI COLONNINE E GLI ELEGANTISSIMI FREGI CHE CORRONO SOTTO LA CUPOLA DEL MAUSOLEO. (*Fot. Stühler*)

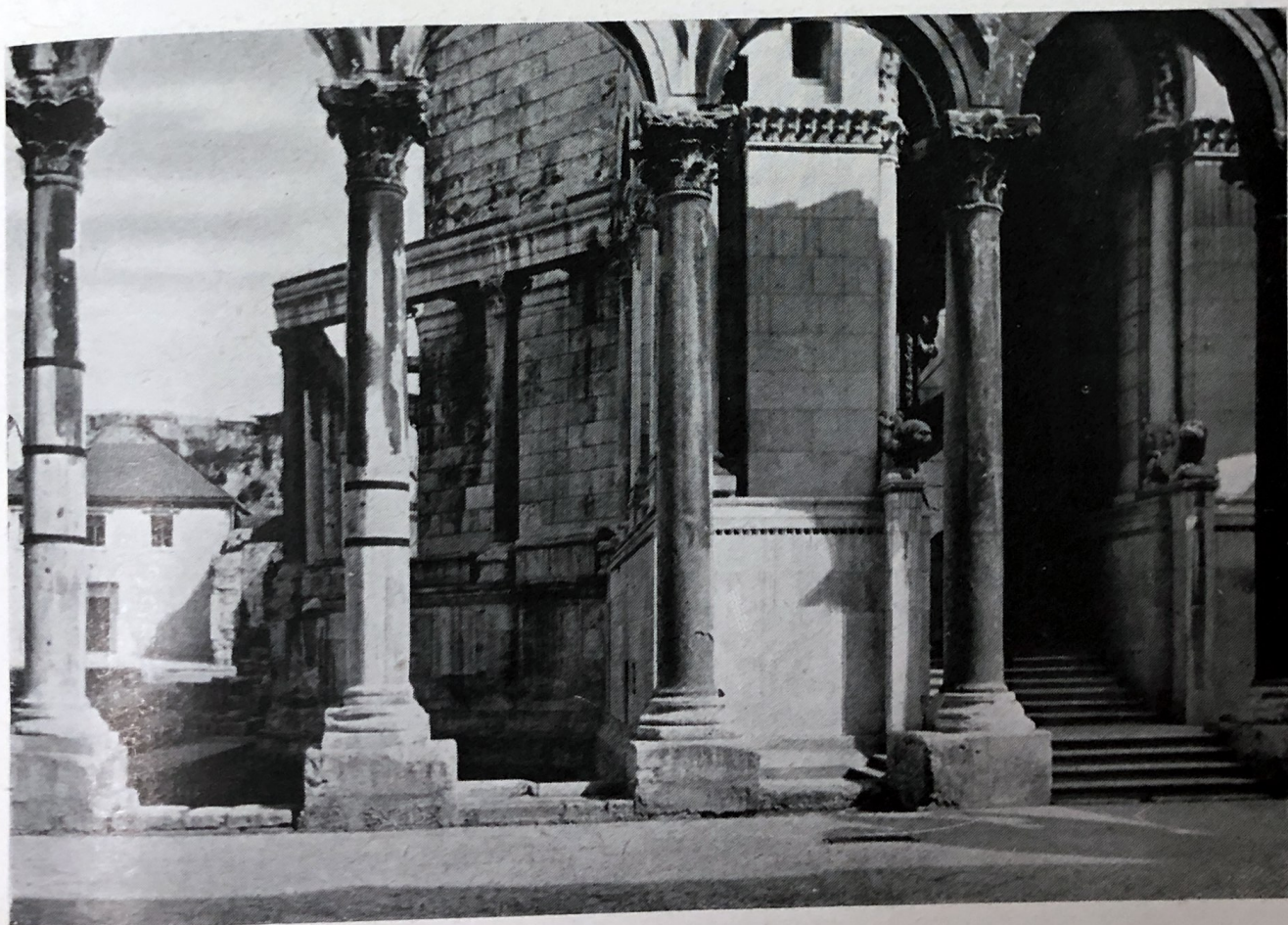
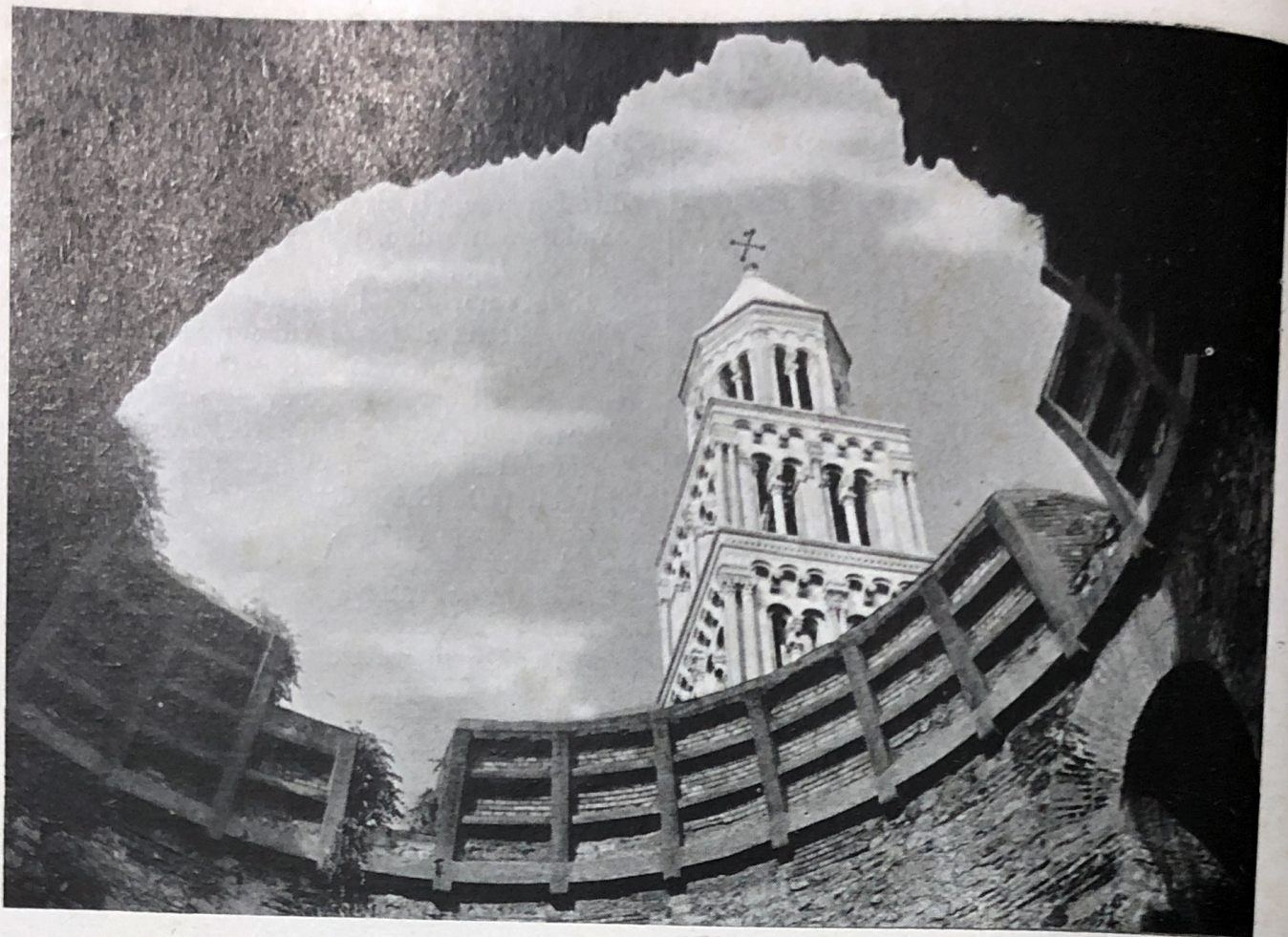
Aurea. Ognuna delle 3 porte era fiancheggiata da due torri ottagonali, mentre ai quattro angoli della cinta si ergevano altrettante torri quadrangolari, di cui tre sono in gran parte conservate. Infine, fra ogni torre ottagonale e le torri d'angolo, un'altra torre si ergeva a rafforzare le mura, che avevano 2 m. di spessore ed erano costituite interamente da pietre da taglio di cm. 50×50.

Ma di tutta questa solida cintura fortificata la Porta Aurea è la parte più attraente, non solo perché è ancora molto bene conservata, ma anche perché rappresenta uno dei più curiosi esemplari dell'architettura antica pervenuta alla sua ultima fase.

La colonnata che la sovrasta ed emerge leggermente dal muro appoggiata su mensole, formando una serie di nicchie piatte, è un presentimento sicuro dell'arte bizantina, e un lontano presagio di quella romanica. Ma la facciata meridionale, aperta sul mare, dall' aspetto di villa sontuosa, costituisce, quanto a stile, la maggiore novità. Per evi-

LA PORTA AUREA HA PERDUTO LE COLONNINE DELLE LOGGETTE.

tare la monotonia nella fuga delle colonne, la linea eguale è interrotta in tre punti – al centro e ai lati – da arcate più grandi, i cui vani sono, non solo più alti e aperti degli altri, ma le cui colonne, invece di sostenere l'architrave, portano direttamente gli archi, motivo architettonico assolutamente nuovo in Occidente, al principio del sec. IV.

E le « novità » si accentuano quando dalla cinta esterna si passa all'interno del palazzo. Nel lato nord erano sistemate le dipendenze, compreso il corpo di guardia, e nel lato meridionale, sul mare, gli appartamenti di Diocleziano e della sua famiglia (che non venne mai ad abitarvi), divisi dal *Tablinum*, grande sala centrale ancora esistente.

Al centro del palazzo, un elegantissimo peristilio (in cui tutte le colonne portano direttamente l'arco), che conduceva agli appartamenti imperiali, divideva i due edifici sacri, il Mausoleo e il Tempio di Giove, oggi Cattedrale e Battistero di Spalato. Il Mausoleo è ottagonale all'esterno e rotondo all'interno, forma allora molto rara in Italia, ma già frequente nelle costruzioni funerarie dell'Asia Minore e d'Armenia. La sua cupola – di una tecnica nuova, orientale – è di una grande leggerezza, e tutto l'insieme, il piano e le decorazioni, sono di tale bellezza, che gli archeologi lo definirono « dopo il Pantheon di Roma, il meglio conser-

LE AGILI COLONNE, CHE FINO AL III SECOLO AVEVANO UNO SCOPO ESCLUSIVAMENTE ORNAMENTALE, ORA COMPIONO L'UTILE UFFICIO DI PILASTRI. *(Fot. Stefani)*

ATTRAVERSO LA VOLTA DEL TABLINUM, IN PARTE CROLLATA, SI VEDE IL CAMPANILE BELLISSIMO ERGERSI NEL CIELO. *(Fot. Stefani)*

vato e il più prezioso monumento che ci abbia lasciato l'architettura romana». Di fronte al Mausoleo, alquanto più discosto dal peristilio, quasi appoggiato a vecchie case, è la facciata del più grazioso tempietto che si possa immaginare. È il piccolo Tempio di Giove, ora Battistero. Al contrario del Mausoleo, le sue linee sono semplici, e la sua facciata, di un classicismo puro, ha fatto andare in visibilio gli archeologi, che lo hanno classificato uno dei monumenti antichi più perfetti d'Europa.

Questi due monumenti, insieme al peristilio elegantissimo e di un disegno assolutamente nuovo, hanno un aspetto di grandezza incomparabile. Ma non soltanto dalle loro linee architettoniche spira la bellezza: la decorazione del palazzo dioclezianeo è così ricca, varia e profusa in ogni dove, che basterebbe essa sola a materia di un importante capitolo.

Il classicismo tramonta. Osservando i particolari di questa ricchissima ornamentazione si nota lo sforzo di creare un'arte nuova. Le linee e i rilievi di tipo classico dominano ancora, ma recano già i segni del declino; mentre abbondano elementi nuovi, pieni di vita, che già fanno pensare all'arte dell'avvenire. E infatti, visitando il palazzo di Diocleziano e osservandone i dettagli, sembra proprio di vedere lo sforzo di transizione verso un'epoca artisticamente nuova, che non è più la romana e non è ancora la bizantina, l'orientale. Quest'impressione è specialmente viva in chi viene dalla classicissima Roma.

Il palazzo di Diocleziano è un edificio romano-orientale, ma forse più orientale che romano, precursore di tempi nuovi. L'Occidente si allontana di quanto si avvicina l'Oriente.

Inoltre, la residenza di Diocleziano è «l'imagine più fedele dell'Imperatore». Infatti, anche Diocleziano aveva finito di rompere i vincoli che lo legavano ancora alla vecchia tradizione romana, non solo con la fondazione della Tetrarchia, ma con la sua stessa predilezione a vivere in Oriente, di cui certamente egli subiva gl'influssi. Certo è che anche gli operai e gli architetti costruttori del suo palazzo furono reclutati in Oriente, e dal contatto della vecchia arte classica, in piena decadenza, con l'arte orientale, allora in periodo di alacre ringiovanimento, uscì quel capolavoro che è il palazzo imperiale di Spalato.

In questo edificio, costruito per un solo uomo ormai stanco del potere, in questa dimora di un Cesare romano di razza illirica, è sorta una città divenuta slava di razza, ma ancora latina di cultura. Sembra destino che in questi luoghi debba compiersi ancora e sempre la fusione delle genti balcaniche con lo spirito latino, fusione personificata in questo restauratore mezzo orientale della potenza romana, il cui ricordo aleggia ancora fra le vecchie mura che ne custodirono le spoglie.

GJIKA BOBICH

ALBO D'ONORE DELLA C. T. I.

Soci della Consociazione Turistica Italiana caduti nell'Africa Italiana e nel Mediterraneo, compresi negli elenchi pubblicati il 12, il 18, il 26 luglio e l'8 agosto 1940-XVIII.
Ai gloriosi Combattenti e alle loro famiglie va la commossa imperitura gratitudine della Patria.

CADUTI SUL FRONTE CIRENAICO

Marino Calogero, Serg. Magg. fanteria libica.

CADUTI DELL'AERONAUTICA

Bagordo Luigi, Sergente Magg. montatore.
Bello Rocco, 1° Aviere motorista.
Catalano Simone, Tenente pilota.
Cevenini Francesco, Maresciallo armiere.
Crociati Silvio, Sergente pilota.
De Serra Stefano, 1° Aviere R. T.
Di Rossi Osvaldo, Sergente pilota.
Dotta Giovanni, S. Ten. pilota.
Falabracco Giovanni, Maresciallo pilota.
Fedele Mario, Capitano pilota.
Fiotta Giuseppe, S. Ten. pilota.
Fortunato Ilio, 1° Aviere montatore.
Girolami Ugo, S. Ten. pilota.
Granai Giovanni, Maresciallo pilota.
Grosso Giovanni, 2° Capo furiere.
Malagoli Loris, Sergente Magg. pilota.
Nicoletti Altimari Ademaro, Maggiore pilota.
Sanasi Salvatore, Sergente pilota.
Scarabellotto Valerio, Capitano pilota.
Spanò Vincenzo, Sergente pilota.
Tremolada Antonio, S. Ten. pilota.

CADUTI DELLA MARINA

Bezzi Cav. Lorenzo, Capitano di corvetta.
Dominici Ezzelino, 2° Capo meccanico.
Granata Giovanni, Tenente di Vascello.
Marinucci Giuseppe, Capo elettricista.
Miele Arnaldo, S. Ten. di Vascello.
Nardi Corrado, Capitano di Corvetta.
Neroni Sante, Capo motorista navale.
Patanè Luca, Tenente di Vascello.
Prato Costantino, Guardiamarina.
Sciacca Dr. Ing. Mario, Capitano G. N.
Sergola Giuseppe, 2° Capo meccanico.
Severino Giovanni, Capo elettricista.
Simoncini Renzo, Tenente di Vascello.

VERBALE DI SCRUTINIO

delle schede di votazione per l'approvazione del Bilancio 1939 e delle relative: Relazione del Consiglio e Relazione dei Sindaci, pubblicate nella Rivista mensile della C.T.I. *Le Vie d'Italia* N. 5, maggio 1940-XVIII, e sul Bollettino trimestrale *Informazioni ai Soci* N. 2, maggio 1940-XVIII.

Nella sede della Consociazione Turistica Italiana, oggi giovedì 1° agosto 1940-XVIII alle ore 8,30 i Sindaci sottoscritti, dr. rag. G. B. Rocca, rag. cav. uff. Angelo Lonati e rag. Giovanni Barbieri si sono riuniti ed hanno proceduto allo spoglio delle schede inviate per la votazione *ad referendum* chiusasi il 31 luglio 1940-XVIII in conformità all'ordine del giorno pubblicato nella Rivista *Le Vie d'Italia* N. 5, maggio 1940-XVIII, e sul Bollettino trimestrale *Informazioni ai Soci* N. 2, maggio 1940-XVIII e, in obbedienza al disposto dell'art. 33 dello Statuto Sociale, dànno atto col presente verbale dei seguenti risultati:

Votanti	N. 33.251
Approvano il Bilancio	» 33.176
Non approvano il Bilancio	» 72
Schede annullate	» 3

Sono eletti per il triennio 1940-1941-1942 a Consiglieri i Signori:

Bognetti prof. Gian Piero . . con voti	N. 33.130
Gorla Cons. Naz. dr. ing. G. . » »	» 33.101
Moro rag. comm. Piero . . . » »	» 33.111

e per l'esercizio 1940 a Sindaci i Signori:

Rocca dr. rag. Giambattista	N. 33.134
Lonati rag. cav. uff. Angelo	» 33.157
Barbieri rag. Giovanni.	» 33.148

Sono stati dati anche alcuni pochi voti su nominativi diversi. Non essendosi fatta dai presenti alcuna eccezione, il verbale viene chiuso alle ore 11, previa lettura ed approvazione.

I Sindaci: rag. G. Barbieri, rag. A. Lonati, dott. rag. G. B. Rocca.

TURISMO

Importanti provvidenze a favore dell'industria alberghiera nazionale.

L'industria alberghiera è stata oggetto di nuovi importanti provvedimenti di favore, deliberati dal Consiglio dei Ministri nella seduta del 10 agosto, presieduta dal Capo del Governo. Venne approvato a tale intento un Disegno di Legge avente lo scopo di aiutare le aziende alberghiere nelle difficili contingenze attuali, mediante un alleggerimento degli oneri in corso e il loro parziale trasferimento a carico degli anni di gestione più favorevoli, che seguiranno certamente alla conclusione vittoriosa dell'attuale conflitto. Tali misure fanno seguito a quelle adottate con circolare del Ministero delle Finanze in data 7 dicembre 1939: con esse veniva sospeso il pagamento degli oneri fiscali a favore delle aziende alberghiere dimostranti una più grave diminuzione di lavoro nel presente periodo. Ovvia è la perseverante sollecitudine del Governo Fascista per il turismo nazionale e per l'attrezzatura alberghiera, considerata come attività di pubblico interesse e come fonte di risorse economiche e di prestigio politico e morale per la Nazione. Perciò le provvidenze ora studiate dal Ministero della Cultura Popolare, di concerto con la Federazione Nazionale Fascista Alberghi e Turismo, trasferiscono a carico della prosperità futura gli oneri attualmente insostenibili, in conseguenza della guerra, che annienta il traffico turistico internazionale e ostacola gravemente quello interno, specie a causa della limitazione dei trasporti. Tali provvedimenti procedono quindi da una chiara comprensione delle necessità contingenti e da una sicura fede nell'avvenire dell'Italia.

Il Disegno approvato consente anzitutto agli albergatori di pagare il 50% del canone di affitto alle date convenute e l'altro 50%, aggravato dell'interesse del 5 per cento, nei cinque anni consecutivi al sessantesimo giorno dalla stipulazione del Trattato di pace. Con lo stesso provvedimento, inoltre, viene consentita la sospensione delle semestralità dei mutui e dei prestiti fino al sessantesimo giorno dopo la firma del Trattato stesso, con conseguente capitalizzazione, al saggio d'interesse del 5 per cento, o mediante estensione della durata del mutuo o mediante aumento delle rate di ammortamento.

Il secondo provvedimento, che apporta altri benefici alle industrie alberghiere, prevede la revisione e la sospensione dei minimi di consumo obbligatorio per acqua, gas, forza motrice, ecc., e cioè i minimi di dette forniture, in vigore al 30 maggio scorso, vengono ridotti del 50 per cento. Se poi gli alberghi chiudono provvisoriamente la loro gestione, sono dispensati dal pagare i minimi di consumo durante il periodo della chiusura. All'attuazione di questi provvedimenti, che sono applicabili a qualsiasi categoria di alberghi e pensioni in ogni regione d'Italia, vigilerà, attraverso i suoi organi periferici, il Ministero della Cultura Popolare.

Segue un provvedimento a favore degli affittacamere, ai quali è consentita, durante lo stato di guerra, la deroga all'osservanza dei limiti delle camere, dei letti, degli ospiti e dei giorni di permanenza. Esso ha lo scopo di assicurare una sufficiente disponibilità ricettiva nelle località nelle quali sia maggiore l'affluenza di quanti sfollano dalle città minacciate e risponde quindi alle odierne necessità, senza per altro nuocere all'industria alberghiera.

I provvedimenti ora annunciati a favore degli alberghi, integrati da quelli fiscali già accennati sopra, consentiranno agli albergatori di superare il momento attuale con serena fiducia; fiducia derivante anche dalla certezza che il Governo segue la loro attività con la più sollecita determinazione di volerla portare a salvamento oltre questo difficile periodo.

Esito del 2° Concorso per il miglioramento degli Alberghi dell'Appennino bolognese.

Si è concluso in questi giorni, con l'assegnazione dei premi agli esercizi risultati vincenti, il 2° Concorso per il miglioramento degli Alberghi dell'Appennino bolognese, indetto dall'Ente Provinciale per il Turismo di Bologna.

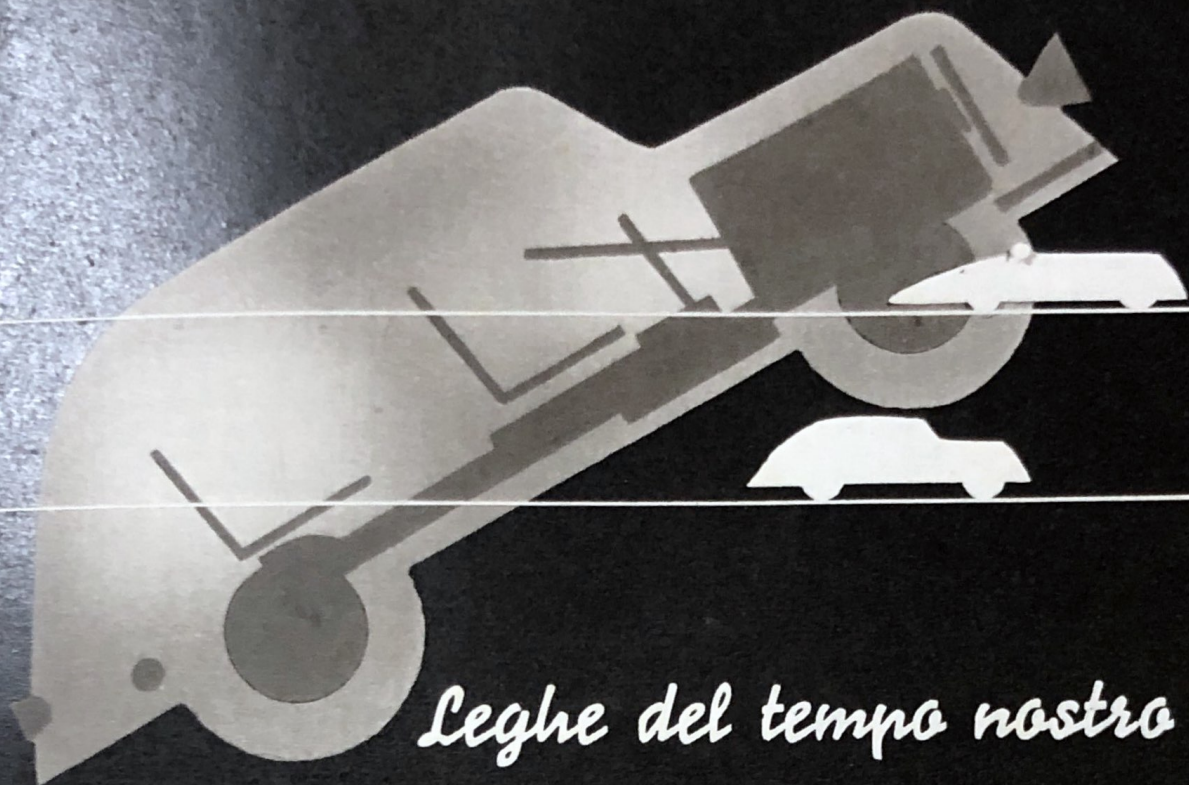
L'esito lusinghiero dell'iniziativa tendente a dare un decisivo impulso alle attività turistiche provinciali ha fatto presente l'opportunità di indire un 3° Concorso con premi di maggiore entità e adottando più vasti criteri di assegnazione.

I premi sono stati distribuiti nel modo seguente: Primo premio di L. 3000, all'Albergo Farneti di Lizzano in Belvedere, per avere eseguito una completa trasformazione dell'esercizio, che oggi appare come un tipico albergo moderno per un soggiorno appenninico.

Secondo e terzo premio complessivamente di L. 3000, ripartite in sei premi di L. 500, ciascuno agli esercizi alberghieri Giovanelli ed Italia di Vidiciatico, Canonica di Lizzano in Belvedere, Ramazzotto di Monghidoro, Tonelli di Grizzana e Nuovo di Castel d'Aiano. All'Albergo Rocca di Bazzano il Consiglio ha deliberato di assegnare un premio straordinario di L. 500, in considerazione dei lavori eseguiti con saggio criterio e buon gusto.

Il 3° Concorso per il miglioramento degli Alberghi dell'Appennino bolognese sarà dotato di L. 35.000 di premi.

L'Istituto svedese a Roma.

Gli studi archeologici svedesi in Italia, iniziati da molti anni, trovarono soltanto nel 1925 il loro pieno sviluppo ad opera del prof. Axel Boethius, che fondò il primo Istituto svedese a Roma. La sede essendosi dimostrata ben presto insufficiente, il Governo della Svezia decise la costruzione di un nuovo edificio a Valle Giulia, in prossimità delle Accademie degli altri Paesi. Opera del noto architetto di Stoccolma, prof. T. Tengbom, l'Istituto, dotato di ottimi mezzi di studio, fra cui una biblioteca ricca di oltre 50.000 volumi, potrà accogliere un numero maggiore di giovani svedesi studiosi di archeologia romana ed etrusca. Gli arredi e le decorazioni provengono in gran parte dalla Svezia e in parte sono di purissima produzione artigiana nostra. Questa istituzione, oltre a stabilire vincoli culturali sempre più stretti fra l'Italia e la Svezia, servirà a far conoscere alla gioventù scandinava le gloriose vestigia del nostro passato e le superbe realizzazioni della nuova Italia di Mussolini.

CICLO - MOTO - TURISMO

UN PIONIERE: LUIGI MASETTI

Chiedo venia ai Lettori de « Le Vie d'Italia » se queste brevi note su Luigi Masetti, morto lo scorso giugno, escono in luce con qualche ritardo. Cause indipendenti dal buon volere mi hanno costretto a rimandare l'esaudimento del desiderio, pur vivo e sentito, di ricordare una tipica figura del ciclismo d'altri tempi, un autentico pioniere del turismo ciclistico.

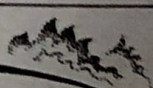
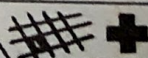
Quando e come conobbi il Masetti? Sono da allora trascorsi almeno cinquant'anni: egli aveva partecipato, giungendo fra i primi, alla grande corsa Torino-Milano, indetta dal *Corriere della Sera* e da me organizzata. Partecipò in seguito, ma senza successo, a qualche corsa di lunga durata su pista, fra cui, parmi, una « 24 ore »; ma poi si ritrasse per sempre da ogni genere di gara, convinto che l'avvenire della bicicletta fosse nel turismo. E da allora iniziò quello che, specialmente in quei tempi lontani, costituì un vero apostolato.

Era nato il 28 dicembre 1864 a Trecenta, borgata del Polesine, e, poiché studiava a Lendinara, si abituò a fare quotidianamente a piedi i 15 km. che separavano – fra andata e ritorno – il borgo dalla città. Dal 1884 fu a Milano studente all'Istituto Tecnico e, se il primo periodo degli studi servì ad allenarlo alla dura quotidiana fatica, il secondo, dato il misero appannaggio che gli passava la famiglia – 35 lirette mensili – valse ad abituarlo alla più rigida parsimonia ed a fargli ricercare, in qualche ripetizione ai compagni, un piccolo cespite supplementare. Il suo sogno era allora di risparmiare quel tanto che gli consentisse di trascorrere all'estero una parte almeno delle vacanze estive. Così, nel 1886 e nel 1887 fu a Monaco di Baviera, a Marsiglia, a Barcellona, vivendo di pane, latte, formaggio e frutta. Laureato ragioniere nel 1888, impiegato a Lugano nel 1889 e 1890, aspirando a iscriversi all'Università, si dedicò a studiare, da solo, il greco, il latino e le altre materie. Conseguì, quindi, la licenza liceale, e poi si iscrisse alla facoltà di legge, nell'Università di Pavia. Ma nel 1891, trovandosi a Ginevra per una delle sue migrazioni estive, la bicicletta gli si rivelò d'un tratto come il mezzo che gli avrebbe consentito di realizzare, in modo ancor più economico, i suoi sogni di viaggi in lontani paesi. Per mutare questi sogni in realtà pensò di utilizzare la sua conoscenza delle lingue e si trasformò per tutta la vita, in privato insegnante di lingue: un insegnante modesto nell'apparenza e nelle pretese, ma assai richiesto e ben voluto. L'Università fu abbandonata, la laurea in legge rimandata a tempi migliori (che non vennero mai) e si iniziò invece la serie dei suoi grandi viaggi in bicicletta.

Nel 1892 – soltanto ventotto giorni dopo l'acquisto di una bicicletta d'occasione – « un bicicletto » diceva Masetti, e disse così fino all'ultimo giorno di sua vita – eccolo, munito di una cartina geografica, strappata ad un atlante scolastico, partire da Milano per il viaggio Parigi-Berlino-Vienna-Milano: totale, 3500 km.; fondo spese 180 lire; durata del viaggio oltre due mesi! Il miracolo venne reso possibile dall'aver il Masetti trovato a Berlino, nella locanda in cui era alloggiato, persone che avevano bisogno di lezioni di francese e dal non essersi mai scostato dal suo parsimonioso regime alimentare.

Nel 1893, dal 15 luglio al 19 novembre e sempre con « bicicletto » a tubolari, compie i 7000 km. del viaggio da Milano a Chicago spendendo... L. 930, avute per mio mezzo dal *Corriere della Sera* e da *La Bicicletta*, il giornale sportivo da me fondato e diretto. Gli episodi di quel viaggio sono gustosissimi; basterà dire che molte volte il Masetti si conquistò il vitto e l'alloggio dai connazionali emigrati, suonando l'ocarina.

Da allora le sue peregrinazioni estive mutano nomi di località e di percorsi, non di sistema. Battezzate: *Dall'Alpi alle Piramidi*; *Dal Duomo alle Moschee*, ecc., esse raggiunsero il loro culmine nel 1900 con un viaggio comprendente Europa, Africa ed Asia. Giulio Verne avrebbe potuto fare di questo viaggio di 18.000 km. (di cui 10.000 in bicicletta) su tre continenti, durato sei mesi e costato 1500 lire, il soggetto di un suo romanzo. Merita di essere ri-

cordato che il Masetti, non volendo sottrarre denaro ai bisogni della sua famiglia (doveva infatti provvedere al sostentamento di due sorelle) si procurò il denaro necessario spedendo cartoline illustrate – era l'epoca in cui la cartolinomania imperversava – ad amici e conoscenti che le avevano prenotate.

Di questi e altri viaggi – circa 100.000 km., con una media da 100 a 150 km. giornalieri – poco è rimasto. Masetti non era uno scrittore: sapeva gustare tutto quanto vedeva, dal paesaggio al particolare storico, ma il godimento era tutto personale ed intimo.

Furono quelli, per Luigi Masetti, anni di grande popolarità. In seguito, le necessità della vita, pesi sempre più gravi di famiglia – il cicloturista aveva preso moglie e la sua casa era rallegrata da numerosi figlioli – lo costrinsero alle rinunzie, alla sempre più dura fatica dell'insegnamento. Ma egli non mutò mai. La bicicletta era sempre la sua compagna fedele (credo non sia mai salito su un tram cittadino) e malgrado gli anni fossero trascorsi a decine, rimase fisicamente lo stesso: giovanile nell'aspetto, svelto nella persona, allegro malgrado ogni avversa vicissitudine, fedele alle amicizie. Era, a fianco di Umberto Dei, uno dei più attivi elementi della « Veterani ciclisti », alle cui riunioni compariva sempre vestito di nero e con la bombetta in capo, come ad un cerimoniale. Ritrovando i vecchi compagni, si profondeva, esuberante, in baci ed abbracci, quasi gli straripasse dall'anima la gioia di rivivere, nei ricordi, il passato. Eppure, in quelle sagre il buon Masetti avrebbe avuto mille e più ragioni di rammarico, poiché vi vedeva festeggiate come « vecchie glorie » i vittoriosi di gare spettacolari, mentre nessuno ricordava quanto egli aveva fatto con l'esempio, attraverso fatiche e sacrifici d'ogni genere, per rendere popolare il turismo ciclistico.

Ma, purtroppo, la prova agonistica ha più presa sulla fantasia e nel ricordo, che non l'azione individuale, solitaria. L'attimo conta più della lunga pazienza. Ma chi ha vissuto quei giorni, chi ha preso parte alle lotte di quei lontani inizi, sostenute per affermare la prevalenza del turismo, come utilità sociale, sullo sport, non può dimenticare la risonanza che ebbero sul pubblico (un pubblico in gran parte, se non ostile, diffidente), i viaggi di Luigi Masetti e quello di Raffaele Gatti, il quale da Milano si recò, tutto solo e in bicicletta, al Circolo polare, per non parlare di quelli in Calabria e in Sicilia di L. V. Bertarelli.

Ma ciò che mi rende cara la memoria di Luigi Masetti, e che mi sorregge ad evocarne il ricordo ai turisti italiani, è la grande purezza della sua vita, l'idealità che gli fu guida e lo sostenne. Non si creda che egli fosse un ricercatore di chiasso e di vanagloria, un procacciatore di aiuti: era un modesto, onesto custode della propria anima. Egli aveva bisogno di esercitare il proprio spirito di sacrificio, di allenare e formare la propria volontà.

Lo vidi per l'ultima volta qualche settimana prima ch'egli – quasi improvvisamente – mancasse alla devozione dei suoi molti amici. Sul fido « bicicletto » reggeva una gabbia. Mi disse che portava in campagna i suoi piccioni viaggiatori, per un esperimento. « Non potendo più viaggiare io, faccio viaggiare i piccioni! » esclamò. Forse per la prima volta vidi sul suo viso di eterno fanciullo passare un velo di malinconia.

Io Ciclo
(A. G. Bianchi)

AUTOMOBILISMO

Per l'economia della circolazione: il surrogato della ruota libera

La situazione di emergenza creata nell'automobilismo ha indotto a riesaminare molti aspetti della pratica circolatoria, capovolgendo giudizi, abitudini e simpatie. Sull'altare della rigorosa economia di consumo abbiamo già consigliato di sacrificare molte prestazioni, cominciando da quelle velocistiche: vogliamo oggi additare un elemento che – a torto o a ragione – è stato negli ultimi anni molto trascurato in Italia: la marcia a ruota libera.

Non intendiamo qui riaprire l'abusato bilancio tra pregi e difetti della ruota libera vera e propria, montata in serie sulla trasmissione delle vetture: il problema saprebbe unicamente di accademico, la situazione non potendo evidentemente mutare, sul complesso delle vetture circolanti, da quella che è, vale a dire: adozione pressoché generalizzata della ruota fissa. Escluse poche macchine di particolare pregio, una minima percentuale delle quali fruisce attualmente di licenza speciale di circolazione, solo le Lancia « Augusta » – nella massa delle « stellate » – può dirsi che possiedano in serie questo dispositivo: ed anche a loro riguardo non va dimenticato che la maggior parte degli utenti, cedendo alla campagna contro la ruota libera di anni addietro, avevano stabilizzato il dispositivo nella posizione di ruota fissa, abolendo addirittura il comando.

Il problema può dunque dirsi, oggi, generale: realizzare sul complesso delle vetture circolanti, munite di trasmissione fissa, un surrogato della ruota libera, che fornisca almeno in buona parte la possibilità di questa, in fatto di risparmio di carburante.

Il surrogato, come ben si comprende, è uno solo: si tratta d'imparare quello stile di guida che sa sfruttare al massimo la marcia con la leva del cambio in posizione di folle. Ruota libera, dunque, comandata di volta in volta, anziché automatica, ma suscettibile di raggiungere, con un po' di esperienza, risultati pratici non troppo inferiori: tali da consentire un risparmio medio di un buon 15 o anche 20 per cento rispetto alla ruota fissa ordinaria, fornito in parte direttamente dal mancato consumo passivo del motore trascinato in funzione di freno, in parte dalla più ridotta media oraria complessiva che il sistema di guida comporta (alla quale spontaneamente non sapremmo mai abituarci, pur sapendo che l'alta velocità è la maggior nemica del risparmio di benzina...).

Va avvertito subito che il sistema del portare abitualmente la leva in folle ogni qualvolta l'inerzia acquisita dalla vettura, o la pendenza anche lievissima della strada, o la sua levigatezza, favorita dal vento in poppa o dalla previsione di un necessario non lontano rallentamento per esigenze di manovra, lo consentano, tale sistema è più difficile e sotto certi aspetti più pericoloso che la ruota libera vera e propria, ed esige attenzione, esperienza e prontezza. Infatti, il più grave difetto rimproverato alla ruota libera, quello di slegare la vettura dalla strada nelle curve per l'insufficiente aderenza delle ruote posteriori non più caricate dalla coppia motrice, viene vinto facilmente, dagli esperti della ruota libera, con una rapida accelerata che, anche in piena curva, al fulmineo delinearsi del pericolo d'insufficiente aderenza, rimette in tiro il motore e raddrizza la macchina pericolante. È evidente che, con la leva del cambio in folle, il ricupero del tiro – che presuppone il distacco della frizione, un'accelerata a vuoto, l'inserzione di una marcia nel cambio e il successivo reinnesto della frizione saggiamente accompagnato dalla congrua dose di gas per evitare una brusca azione frenante delle ruote subitamente impegnate dal motore e dalla trasmissione (effetto contrario a quello voluto, atto ad aumentare anziché correggere la sbandata) – è evidente, dicevamo, che tutta questa complessa manovra non può giungere tempestiva in caso di emergenza. Anche perché, in tale caso, un piede rimane istintivamente di riserva sul pedale del freno, e le due mani non si sentono disposte ad abbandonare il volante.

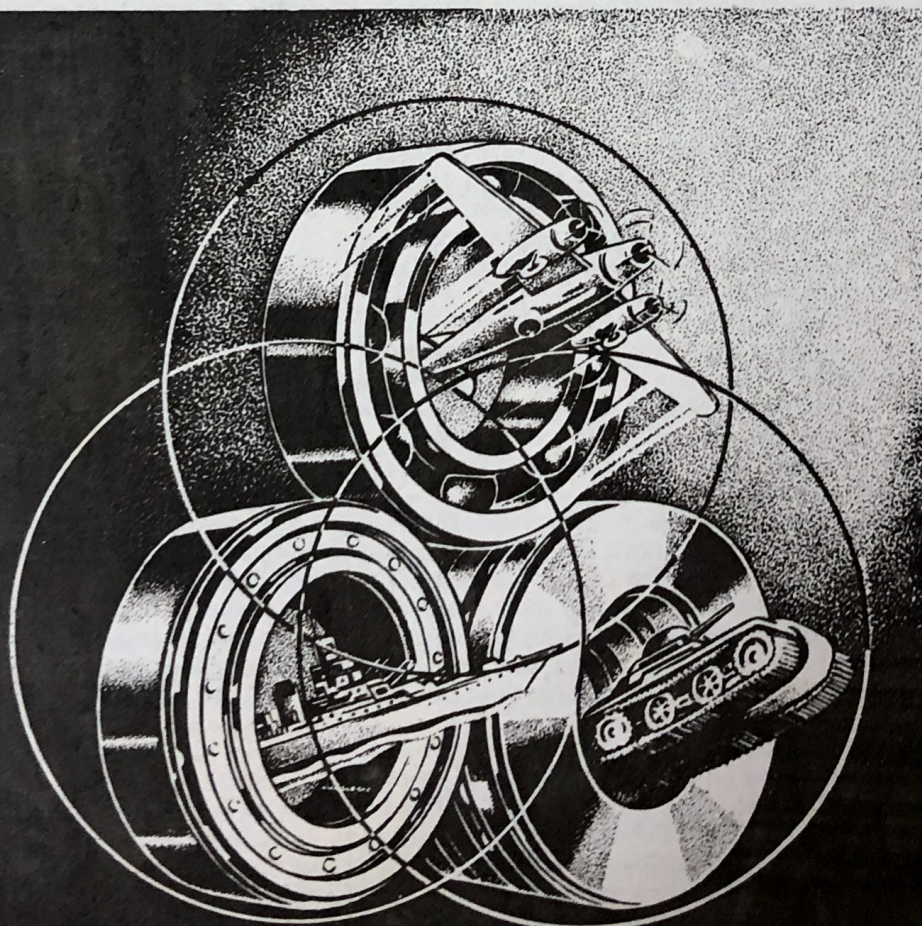
Il segreto dunque consiste da un lato nel comportarsi preventivamente in modo da escludere la necessità di una siffatta improvvisa manovra nel corso della curva o del serpeggiamento tra ostacoli e dall'al-

tro lato nell'imparare ad ottenere col solo ausilio della sterza quell'effetto raddrizzante che oggi, quasi inconsciamente, richiediamo in massima parte all'acceleratore, utilizzandolo per insensibili gradazioni al limite tra il freno-motore e la frusta della coppia motrice stabilizzante. Si tratta effettivamente di una nuova e diversa tecnica di guida, nella quale però, dati i risultati economici conseguibili, vale la pena di esercitarsi.

Naturalmente non tutte le vetture si prestano allo stesso modo. Alcune permettono di abbordare in folle le discese anche ripide, e di entrare così nelle curve ove si potrà trovare quell'improvvisa sconnessione di terreno che per alcune macchine è fatale senza il sussidio del motore in tiro. Il candidato alla marcia super-economica dovrà, quindi, anzitutto, saggiare il comportamento della propria macchina cominciando con una tecnica di guida intermedia: tenere abbassata la frizione, col cambio a marcia innestata, e col piede destro sull'acceleratore, pronto ad intervenire in caso di necessità. Ben presto si abituerà a superare questa fase provvisoria, che è assolutamente sconsigliabile adottare come definitiva, perché significherebbe – permanendo da un lato un attrito maggiore che non realizza tutti i vantaggi della spinta – un'usura molto rapida della frizione, che non è fatta per marciare abitualmente in posizione di scivolamento; un imbarazzante impegno del piede sinistro, ed una anormale stanchezza della gamba costretta a tale non lieve lavoro, con pregiudizio dei suoi ulteriori riflessi in caso di necessità.

Solo può ammettersi – con qualche riserva – la realizzazione della ruota libera attraverso le cosiddette frizioni automatiche (sinora in stadio sperimentale o di curiosità) che rilasciando il gas, a marcia inserita, staccano automaticamente la frizione, generalmente a mezzo di servo-comando a depressione. In tal caso la vistosa entità del risparmio di carburante realizzabile compensa ad usura la minor vita della frizione così tormentata, senza contare che il distacco automatico è generalmente più radicale e quindi più riposante per i dischi d'attrito, e che gli installatori di tali apparecchi (relativamente diffusi in Francia un decennio addietro) praticano all'atto del montaggio una buona revisione iniziale della frizione, l'eliminazione dei giochi, la maggiorazione dei cuscinetti di spinta, o un registro per prolungare l'utilizzazione dei dischi consumati, ecc.

Tuttavia – ripetiamo – i vantaggi della marcia in folle sono quasi integralmente – e assai più economicamente e semplicemente – ottenibili dalla sola abituale manovra della leva del cambio, che non ha controindicazioni passive nell'usura degli organi interessati. Un cambio a innesti sincronizzati, che entri senza stridere, non si consuma praticamente per il numero delle manovre effettuate: anzi, si equilibrerà così l'usura di tutti i suoi organi, di cui oggi soltanto le dentature degli ingranaggi sono messe a partito.

L'utente si abituerà così, pian piano, a non più considerare il fruscio del motore in tiro come l'indispensabile compagno della marcia, ma come un saltuario servitore della stessa. Si abituerà a considerare con altri occhi gli ostacoli e le accidentalità della strada: a non più giungere a ridosso della curva in velocità, per poi passare rabbiosamente sul freno, e riprendere il gas a curva appena iniziata, ma a staccare molto tempo prima, anche in piano o in lieve salita, frenando solo se e in quanto necessario, e in ogni caso leggermente, nell'affrontare la curva.

Si accorgerà che sterzata e frenata possono anche andare d'accordo e che esiste un'arte di provocare artificialmente una lieve sbandata di coda, integrativa di una curva imprevista, senza servirsi dell'acceleratore, ma solo del volante e di un impercettibile « doppietto » sul pedale del freno. La forma aerodinamica delle moderne carrozzerie accentua i vantaggi del sistema, permettendo di sfruttare la spinta con un coefficente di decelerazione, dovuto alla resistenza dell'aria, molto modesto. In città, escluse le vie congestionate di traffico e quelle in salita, sarà addirittura conveniente alternare brevi rilanci in terza, subito dopo il crocicchio, a lunghe camminate in folle sino al crocicchio successivo, escludendo l'uso della presa diretta, senza apprezzabile dispendio di tempo e con apprezzabilissima economia.

Naturalmente, condizioni pregiudiziali sono: ottimi e ben equilibrati freni idraulici, e una felice registrazione del carburatore sul minimo, che tenga un regime molto basso senza galoppare (una miscela troppo ricca frustra l'economia) e senza spegnersi continuamente.

Nelle strade extra-urbane, offrenti discese dolci di una certa lunghezza, converrà addirittura, dopo passati sul folle, spegnere l'accensione e realizzare così un'economia totale: in tal caso naturalmente converrà poi riaccendere ad avviamento, sul folle, prima che si esaurisca la spinta per continuare poi in presa diretta, e non tentare d'inserire una marcia per ripartire a trascinamento di trasmissione, il che – quand'anche il cambio non vi si ribellasse – lo rovinerebbe rapidamente.

Cristoforo

Bisogna tesorizzare le gomme!

Come è noto gli attuali provvedimenti restrittivi della circolazione automobilistica sono ispirati non soltanto all'opportunità di risparmiare carburante per gli usi bellici e di pubblica necessità, ma anche le gomme, il cui rifornimento rappresenta un problema non meno delicato. È dunque un dovere per chi fruisce delle licenze speciali di circolazione – a parte la materiale difficoltà di trovare dal privato commercio le gomme di ricambio – fare in modo di non abbisognare di nuovi pneumatici, quand'anche l'attuale periodo di emergenza dovesse protrarsi a lungo.

Ricordiamo dunque le elementari ricette per la buona conservazione delle gomme:

1° La velocità moderata, specialmente in curva. Due treni di pneumatici identici per due vetture gemelle possono avere una durata molto diversa, anche del doppio, a seconda dello stile di guida. La vettura moderna, troppo stabile in curva, è divoratrice di gomme se l'utente le concede tutto il brio ch'essa può sviluppare senza pericolo.

2° Evitare il sovraccarico, e mantenere la pressione di gonfiaggio al di sopra del limite minimo previsto dalle tabelle, per ogni carico, con frequenti ripassi alla pompa d'aria: in caso di dubbio sul manometro, meglio abbondare che difettare.

3° Mantenere la rimessa e lo spazio antistante dove si manovra ben pulito da chiazze d'olio: l'olio è mortale nemico della gomma.

4° Non limitarsi a riparare la camera d'aria dopo la foratura del grosso chiodo o il taglio di una certa entità, ma vulcanizzare anche il copertone, affinché l'acqua non penetri nelle tele facendole marcire.

5° Non camminare sui regoli tramviari che non siano a perfetto livello o lievemente infossati: non traversarli con angoli troppo acuti.

6° Non accostare esageratamente il marciapiede rialzato nelle soste, a rischio di sfregarvi contro: il marciapiede è la mola-smeriglio del pneumatico.

7° Diffidare delle vie fiancheggiate da cantieri di costruzione edilizia, seminatori di chiodi uncinati.

8° Se le gomme anteriori, od una di esse, manifestano tendenza a consumarsi maggiormente verso uno dei fianchi, verificare accuratamente l'allineamento degli angoli di sterza e dei fuselli, come consigliato nel libro d'istruzione della vettura, o passando dal rappresentante per la verifica; se l'inconveniente è insopprimibile, invertire il senso di montaggio della gomma interessata, o scambiare tra loro, a lunghi intervalli, le gomme anteriori, o queste con le posteriori, in modo da assicurare costanza di logorio.

9° Non entrare né sul tiro né sul freno sui tratti di strada a ghiaia grossa e tagli vivi ed aguzzi, ma possibilmente sul folle, a frizione abbassata.

10° Non lasciare la vettura esposta troppo a lungo ai raggi del solleone.

11° Usare dolcemente della frizione e soprattutto del freno. Anche se non si giunge all'inchiodata (strisciata viva gomma-terreno), lo sforzo della frenata violenta è sempre risentito dalla gomma, in anormali sollecitazioni contro il terreno, e in surriscaldo del tamburo frenante, che attraverso il cerchione giunge ad interessare le corazze. La gomma calda perde la massima parte della propria resistenza.

Per quanto poi riguarda i ricambi, che malgrado ogni cura manutentiva si rendessero a lungo andare necessari, non sarebbe forse inopportuno considerare sin d'ora il modo di mettere a contributo le vetture ferme. Non pare conveniente privare delle loro gomme le vetture inoperose, in buono stato ed in grado di riprendere prontamente una proficua circolazione (in eventuale sede di requisizione, o subito dopo la ripresa post-bellica), per molte ovvie ragioni, non ultima quella di non aggravare le inevitabili sperequazioni attuali, di non deprimere eccessivamente il mercato anche nelle sue prospettive di pronta futura ripresa, e di non condannare definitivamente a rottame delle vetture efficienti, lasciandole arrugginire sui cerchioni, intrasportabili, ingombranti, e passive in qualunque futura emergenza. Tuttavia è altrettanto irragionevole lasciare a spontaneo deperimento e inutilizzati, in questo momento, molti pneumatici seminuovi, che a circolazione ferma invecchiano poco meno che marciando.

Sarebbe dunque interessante trovare una via di mezzo, che potrebbe eventualmente consistere nell'invito, magari coattivo, ai proprietari di vetture ferme ben gommate, di cedere subito alla circolazione autorizzata o d'interesse pubblico quanto meno le gomme di scorta, e possibilmente anche le altre che siano sostituibili da vecchie gomme già scartate e ammucchiate in un canto della rimessa. Per sopportare il peso della macchina ferma o per qualche metro a spinta durante le manovre manutentive, qualunque vecchia gomma è sufficiente: in pratica servirà ancora anche nelle prime settimane della ripresa post-bellica, in attesa del riaprirsi regolare delle forniture private. Anzi, una gomma vecchia è « moralmente » più adatta, in quanto solleva il titolare della macchina ferma dalla preoccupazione del taglio sui fianchi per naturale affloscia mento in rimessa.

Neppure è da scartare l'idea che gli stessi autorizzati a circolare trattino direttamente il cambio dei pneumatici consunti coi titolari delle vetture ferme che non ne posseggono dei vecchi.

La radio sull'automobile.

Come è stato divulgato a suo tempo dai quotidiani, sono vietate sino a nuovo ordine le installazioni radiofoniche a bordo dell'auto, che vanno denunciate e smontate e da considerarsi sotto temporaneo sequestro anche se affidate alla custodia del proprietario. Ci è stato domandato se riteniamo che il divieto si estenda anche ai comuni apparecchi radioriceventi domestici, occasionalmente trasportati sull'auto (in pratica: rientro dalla villeggiatura col normale apparecchio radio colà trasportato). Evidentemente no: il divieto non può logicamente comprendere se non le installazioni atte alla ricezione da bordo dell'automobile, coi mezzi di cui questa è fornita: non già gli apparecchi da inserire in un circuito d'alimentazione di linea in alternata, e come tali da considerarsi bagaglio morto perché inutilizzabili a bordo della vettura.

Novità americane.

Una rivista americana contiene l'annuncio pubblicitario di una pompa erogatrice per distributore stradale di carburanti, il cui ugello terminale che penetra nel serbatoio ha la proprietà di chiudersi automaticamente quando il pelo del liquido raggiunge il pieno del serbatoio stesso. L'innovazione merita segnalazione non solo per la tranquillità che consente nell'ordinare il «pieno» al distributore senza cabalistici calcoli preventivi, quando interessi sfruttare tutta la capacità del recipiente – ma anche per lo sperpero e il pericolo che può evitare nelle frequenti fuoriuscite di liquido. Occorrerebbe però che i serbatoi possedessero un ampio ed efficace sfiato così da evitare il solito gorgoglio attraverso la linea di tappo, che sovente porta a rigurgiti anche assai prima del pieno effettivo, falsando tra l'altro anche i risultati di consumo: ecco un piccolo perfezionamento tuttora atteso, che bene coronerà la funzione del distributore a cessazione automatica.

Sempre dall'America giunge notizia che alcune Case, come la *Buick* e la *Cadillac*, intendono adottare per i loro prossimi tipi di vetture il raffreddamento ad acqua surriscaldata, vale a dire a circolazione ermetica in soprapressione, con l'acqua ad oltre 100°. Osserviamo che esperimenti in tal senso vennero già fatti da molti anni in Italia, allo scopo di mantenere una più elevata temperatura di regime al motore, migliorando il rendimento e riducendo il consumo.

Luce posteriore o anteriore?

Per la seconda volta, a quanto sappiamo, un Magistrato ha dichiarato in una sentenza, in sede interpretativa dell'art. 41 Cod. Stradale, che il fanalino a luce bianca previsto per i veicoli a trazione animale deve essere visibile anche dalla parte posteriore del veicolo.

Della prima pronuncia in tal senso avevamo dato notizia due anni or sono: la nuova massima è del Pretore di Valdagno, che l'8 novembre scorso ha ritenuto un carrettiere responsabile di un investimento avvenuto a tergo del carro, marciante a fanale spento, motivando appunto che il fanalino, se acceso, sarebbe stato efficace anche per i veicoli sopraggiungenti, in quanto avente per legge l'obbligo di rendersi visibile anche da tergo, per quanto l'obbligo della visibilità a 100 metri riguardi solo la direzione verso la parte anteriore. All'indietro, ragiona

il Pretore di Valdagno, basterà una visibilità più limitata, imprecisata nella legge, ma sempre doverosa.

Malgrado il lodevole e pratico intento, l'interpretazione non si può sottoscrivere. Il riferire le parole: «nella direzione di marcia» non all'attributo: «visibile», ma all'attributo dell'attributo: «a cento metri di distanza», è veramente troppo contorto. Preferiremmo se mai una motivazione strettamente tecnica, sostenente che la «direzione di marcia» è una retta, non un raggio, vale a dire che comprende *entrambi i sensi*: verso il davanti e verso il tergo del veicolo, scartando solo le direzioni oblique e laterali. Ma anche questa pur rigorosa interpretazione non risponde certo all'evidente «mens legis» e alla chiara intenzione del legislatore, che ha semplicemente inteso esonerare i carri dalla segnalazione posteriore.

Comunque, in periodo di oscuramento, anche queste discussioni sono superate; esse potrebbero però preparare un più ragionevole riassetto della materia per la futura ripresa della normalità.

Carburante e combustibile.

Di recente i giornali hanno pubblicato che dalle ultime «segnalazioni delle Prefetture circa la trasformazione, nei servizi pubblici collettivi, degli autoveicoli a benzina ad autoveicoli azionati a gassogeno o a carburanti nazionali, in applicazione del decreto del novembre 1935, risultano i seguenti dati al 1° giugno u. s.:

«Gli autoveicoli adibiti a trasporti collettivi esistenti nel Regno sono 8788. Gli autoveicoli funzionanti a carburanti nazionali sono 7325, di cui 814 a gassogeno. A tali dati debbono aggiungersi 528 autoveicoli azionati a motori elettrici. In tal modo la percentuale degli autoveicoli funzionanti con mezzi autarchici, è di 7853 su 8788, cioè l'89%.

«In testa è Roma con 750 autoveicoli autarchici. Seguono Milano con 442, Genova con 280, Torino con 204, Napoli con 183, Palermo con 155, Alessandria con 154, Bologna con 148, Modena con 143, Firenze con 138, Pavia con 136, Como con 131, Ancona con 111, Novara con 109, Parma con 105, Treviso con 103, Perugia con 102».

Tale risultato è certamente notevole, anche se l'informazione – per qualche inesattezza di linguaggio tecnico di cui è interpolata – meriterebbe forse una più rigorosa precisazione.

Soprattutto, il termine «carburante nazionale» ha bisogno di essere chiarito. In generale, spesso nel linguaggio corrente, si confonde carburante con combustibile.

Combustibile è ogni materia idonea alla combustione; carburante, invece, è un prodotto destinato a fornire carburi d'idrogeno alla miscela combustibile immessa nel motore.

Il funzionamento, radicalmente diverso del motore a scoppio e del motore a combustione, chiarisce ancor meglio la suddetta distinzione. Nel motore a scoppio la miscela combustibile aspirata dai cilindri non si forma nei cilindri stessi, bensì in un organo speciale: il carburatore. La carburazione, quindi, è un fenomeno per cui l'aria ed il vapore di un combustibile, come benzina, petrolio, benzolo ed oli residui della distillazione, mescolandosi, formano la miscela che, esplodendo, dà moto agli stantuffi dei cilindri. Ma tale miscela per esplodere ha bisogno, dopo essere stata compressa, di venire a contatto con un corpo incandescente: nel caso in esame, la scintilla elettrica prodotta dalla candela.

Nei motori a ciclo Diesel, invece, non si ha la formazione di una miscela preventiva ed il combustibile, finemente polverizzato, iniettato nel cilindro del motore, non si incendia per scintilla della candela d'accensione, la quale manca, bensì per il calore dell'aria fortemente compressa; quindi, a differenza del motore a scoppio, è l'aria stessa che incendia direttamente il combustibile e la relativa miscela si produce soltanto durante il periodo della combustione.

Per gli autoveicoli elettrici ad accumulatori.

Con legge 19 giugno 1940-XVIII, n. 839 di recente pubblicazione (G. U. n. 167), è stabilito che tutti i veicoli dal 1° gennaio 1941 ammessi in servizio per il trasporto e la distribuzione (nei centri urbani e suburbani del Regno) di effetti postali, di generi di monopolio, di latte, pane e carni macellate, per innaffiamento e spazzatura delle strade, per raccolta e trasporto immondizie e rifiuti, dovranno essere a trazione elettrica ad accumulatori.

Per gli autoveicoli di nuova immatricolazione la suddetta destinazione dovrà risultare da speciale annotazione da farsi, all'atto del collaudo, a cura dei Circoli Ferroviari di Ispezione, sulla licenza. Quanto agli autoveicoli già in circolazione e funzionanti ad accumulatori o a gas, i quali già siano, o vengano in seguito, adibiti agli usi indicati, essendo prescritta analoga annotazione, gli interessati dovranno provvedere ad inoltrare apposita richiesta, rispettivamente in occasione dell'aggiornamento della licenza o prima di iniziare il nuovo servizio.

Il Ministero delle Comunicazioni (Ispettorato Generale F.T.A.), quando si tratti di servizio che si svolge su percorso non pianeggiante o che non ritenga adatto per automezzi elettrici ad accumulatori, può concedere l'esonero dall'obbligo di impiegare tali autoveicoli: in simili casi, però, se entro la distanza di 180 km. dalla zona in cui i servizi si svolgono vi siano centri di produzione di gas riconosciuti idonei per l'autotrazione sarà obbligatoria l'utilizzazione di questi gas, previo esame, da parte del Ministero, delle possibilità di approvvigionamento.

Anche i proprietari di questi autoveicoli devono, come del resto quelli di tutti gli altri automezzi non elettrici adibiti anteriormente al 1° gennaio 1940 agli usi sopra menzionati, domandare ai Circoli Ferroviari di procedere all'annotazione del caso sulle licenze relative: gli uni prima di iniziare il nuovo servizio, e gli altri in occasione dell'aggiornamento della licenza stessa.

Autoveicoli di tipo diverso potranno tuttavia essere ammessi in servizio, ma soltanto sino al 31 dicembre dell'anno in corso ed a condizione che essi fossero già in costruzione alla data del 19 giugno, e che i costruttori ne abbiano fatta tempestiva denuncia.

La precisione dei contachilometri e degli indicatori di velocità.

L'Automobile Club Svizzero ha compiuto attenti controlli per verificare il grado di precisione dei contachilometri e indicatori di velocità in uso sugli autoveicoli, rilevando che la loro esattezza è, in genere, anche minore di quanto si creda. Si sono riscontrati errori persino del 50%, e gran parte degli strumenti segnano velocità dal 30 al 50% in più od in meno.

Soltanto il 4% degli apparecchi presi in esame sono risultati precisi, e il 10% con una tolleranza del 3% in più o in meno. Circa il 12% degli indicatori segnarono velocità inferiori al vero, e l'84% ne indicarono una superiore. I totalizzatori e contatori giornalieri risultano in genere abbastanza precisi se i pneumatici del veicolo sono gonfiati con giusta pressione: tuttavia, si sono rilevati anche qui errori sino al 21%, e ciò dimostra quanto sia approssimativo il calcolo del consumo basato sulle semplici indicazioni del contatore di chilometri.

Invenzioni americane.

Fra le molte invenzioni americane relative ai motori a scoppio e agli autoveicoli, vengono segnalate a titolo di curiosità le seguenti: un serbatoio dell'olio a chiusura speciale, per impedire che malintenzionati sostituiscano l'olio di marca immessovi dal proprietario, con altro olio di qualità scadente; pneumatici imperforabili e resistenti alle pallottole di fucile e di mitragliatrice, che perdono solamente il 16% del loro contenuto d'aria nei 30 minuti susseguenti alla foratura; un lubrificante che si mantiene allo stato fluido anche con temperature di quaranta gradi sotto zero; un nuovo carburante che (non è detto in qual modo) permette di ridurre del 50% le attuali dimensioni dei motori, ma il cui costo sarebbe così proibitivo da renderne pel momento impossibile la vendita. Poi ancora, candele radioattive, le cui puntine contengono particelle dell'elemento radioattivo «Polonium», il cui potere di raggi «Alfa» è 400 volte superiore a quello del radium: ionizzando fortemente l'aria, queste emanazioni di raggi Alfa favoriscono una scintilla molto più potente delle attuali, accelerando il processo di accensione della miscela gassosa.

Infine, questi fantasiosi tecnici americani hanno pure inventato il sistema di azionare la dinamo degli autoveicoli mediante un'elica mossa dal vento di marcia.

Notizie brevi

È destino che molte grandi invenzioni, in un primo tempo attribuite agli Europei, vengano poi rivendicate da altri popoli. Adesso è la volta delle... linee bianche di demarcazione stradale, le quali non sarebbero affatto un'invenzione modernissima, conseguente allo sviluppo della circolazione motorizzata. Alcuni scienziati assicurano che già da 400 anni al Messico usano marcare il centro delle strade con pietre bianche, per separare i due sensi del traffico mulattiero.

Secondo il giornale giapponese *Chugal Shogyo*, la benzina sintetica ricavata dalla soja sta dando ottimi risultati, anche perché le macchine azionate da tale carburante non lasciano l'odore importuno prodotto dalla cattiva combustione della benzina comune.

A St. Petersburg, nella Florida, le autorità religiose locali, affinché gli automobilisti possano attendere alle funzioni religiose, hanno disposto alcuni altoparlanti in un parco cittadino, attraverso i quali, tutte le domeniche, viene trasmessa la consueta celebrazione del rito.

Un tecnico americano ha calcolato che negli Stati Uniti il costo di un carro armato è di circa un dollaro alla libbra, vale a dire circa 40 lire italiane al chilogrammo. Un carro armato di dieci tonnellate verrebbe, quindi, a costare – sempre coi prezzi delle materie prime e di produzione americani – circa 400 mila lire.

VARIE

Gli "Stuka".[1]

Questi formidabili aeroplani, che hanno seminato il terrore e la distruzione nelle armate francesi e che hanno sfatato la leggenda della invincibilità della flotta inglese, sono, come è noto, degli «Junkers Ju. 87», aeroplano, cioè, da combattimento monomotore biposto, costruiti interamente in metallo, ad ala bassa a tutto sbalzo. L'apparecchio «Stuka» è destinato al bombardamento in picchiata e può portare bombe di medio e di grosso calibro. La velocità di picchiata può essere limitata con l'uso di speciali freni. Questa limitazione non è dettata, come avviene in altri aeroplani da bombardamento in picchiata, da considerazioni di stabilità, ma esclusivamente da considerazioni di ordine tattico. I freni servono soltanto quando l'aeroplano si avvicina all'obiettivo, ad evitare che l'equipaggio abbia a soffrire di velocità troppo alte e perciò venga diminuita la sicurezza di lancio.

L'armamento consiste in mitragliatrici fisse e mobili. Il carico di bombe viene sistemato sotto la fusoliera e il resto sotto la parte inferiore della superficie portante. Un cavo di sgancio serve ad impedire che, quando avviene il lancio della bomba sistemata sotto la fusoliera, essa venga a trovarsi nel cerchio dell'elica.

L'equipaggio comprende uno o due uomini. Il pilota manovra anche lo sganciamento delle bombe, la mitragliatrice fissa e l'impianto radio, sia ricevente che trasmittente per telegrafia e telefonia. Il tiratore della mitragliatrice mobile, a causa del suo posto girevole, gode di una completa libertà di movimento, di piena visibilità e di un largo raggio di tiro. Il pilota, per mezzo di una apertura sistemata nel fondo della fusoliera, gode anche di una piena visibilità verso il basso.

Nei casi di capotamento dell'aeroplano, una solida costola, sistemata nel tetto tra il posto del pilota e quello del tiratore, protegge l'equipaggio. Il sistema costruttivo della fusoliera è a guscio, con sezione ovale e rivestimento di lamiera liscia. Le ali vengono riunite alla parte centrale della superficie portante e posseggono la caratteristica ala a ginocchio, che permette al pilota una visibilità particolarmente ampia. Inoltre, anche il carrello, unito all'esterno della parte centrale della superficie portante e ricoperto di rivestimento aerodinamico, ha una minima altezza costruttiva, a causa del sistema dell'ala a ginocchio.

Il motore è lo «Jumo 211», da 1000 cavalli, azionante un'elica a passo variabile «Junkers» tripala. La semplice e stabile costruzione della cellula in lamiera liscia, la suddivisione in parti completamente smontabili e l'accessibilità a tutte le parti rappresentano le naturali caratteristiche della costruzione. Lo «Ju. 87» ha un'apertura alare di m. 13,80, un'altezza di 3,90, una superficie alare di 32 mq. e un peso a vuoto di 2760 kg.

Eccezionali risultati degli scavi ordinati dal Führer in Olimpia.

Vengono resi noti in Germania i risultati ottenuti nella terza fase degli scavi che, per ordine del Führer, gli archeologi tedeschi hanno intrapreso in Olimpia (Grecia), e che non hanno subìto alcuna interruzione a causa della guerra. Tra l'altro, sono stati tratti alla luce numerosi edifici ad occidente ed a sud del sacrario olimpico, e fra essi lo stadio. Straordinariamente ricca è la messe di oggetti, statue, attrezzi e suppellettili. I primi scavi di Olimpia furono compiuti nel secolo scorso da scienziati tedeschi, che ritrovarono il magnifico fregio del tempio di Giove, lo studio di Prassitele ed il suo tempio di Hera. Nel corso degli ultimi lavori è stato rialzato l'antico ginnasio, liberata la palestra e presso ad essa scoperto un bel portale, dietro a cui si stende l'antico villaggio olimpico descritto da Pausania. Specialmente importanti sono i lavori compiuti intorno allo stadio, e preziosi sono i ritrovamenti, nei quali si ha come una completa testimonianza della vita degli abitanti di Olimpia nei secoli che ne videro la nascita, l'ascesa e il tramonto. Contemporaneamente a questi scavi, altri archeologhi tedeschi hanno lavorato ad Atene, scoprendo nel Kerameikos una tomba di tredici Spartani, fra i quali, secondo Senofonte, due capitani, Chairon e Tibrachos e il vincitore olimpico Lakrates.

Il gravissimo danno economico della corrosione dei metalli.

La corrosione dei metalli in genere, e di quelli ferrosi in ispecie, assume, in questo momento, importanza più che mai notevole e contingente.

Anche limitando il concetto della corrosione alla superficie dei metalli, è facile desumere la enormità del danno riflettendo che, secondo i dati dell'Istituto del ferro e acciaio degli Stati Uniti, negli ultimi 33 anni la corrosione ha distrutto oltre 700 milioni di tonnellate di questi materiali, cioè, in media, oltre 20 milioni di tonnellate all'anno. In alcuni anni, come quelli della guerra 1914-1918 e i successivi sino al 1922 compreso, la produzione in totale ha compensato soltanto in parte il consumo della corrosione. Il danno economico conseguente alle cifre calcolate dal suddetto Istituto americano risulta di 700 miliardi di lire, cioè oltre 21 miliardi all'anno in media. In Italia, recenti calcoli hanno dato le seguenti cifre: ferro perduto per corrosione ed arrugginimento 30.000 tonn. annue (cioè oltre 1,5% della produzione annua): perdite nette a causa della ruggine e corrosioni metalliche 250-300 milioni all'anno. Per dare un'idea dell'importanza di queste cifre, diremo soltanto che le 30 mila tonnellate annue di materiali ferrosi perdute per corrosione in Italia corrispondono al materiale ferroso occorrente per costruire 300.000 motociclette all'anno del peso medio di cento chili ciascuna.

La rutabaga.

La *rutabaga* è una pianta che somiglia un poco alla rapa e un poco alla barbabietola e al cavolo foraggero. Il suo potere nutritivo supera di un terzo quello di queste sue piante consorelle, e si ha il vantaggio di poterla coltivare come seconda coltura dopo il frumento. La si comincia a raccogliere alla fine di novembre, man mano che i bisogni della stalla lo richiedono, poiché la rutabaga resiste anche ai freddi più intensi. La sua radice tondeggiante, di colore rosso violaceo, raggiunge – in buone condizioni – il peso di due chilogrammi.

In Piemonte, dove questa pianta è già notevolmente diffusa, se ne ottengono raccolti medi di 400 quintali all'ettaro, con punte di 600. Ora essa va diffondendosi anche in Umbria e nell'Aretino, dove si raccolgono in media 100 quintali di foglie e 300 di radici per ettaro. La semina richiede circa 5 kg. di seme all'ettaro in righe distanti 60 o 70 centimetri. Le piantine, poi, si diradano, lasciandone una ogni 30 o 35 centimetri su ogni fila.

Per la sua grande resistenza al freddo, la rutabaga può aiutare efficacemente l'allevamento del bestiame in zone di alta collina e di montagna.

Piante giganti coltivate a Berlino.

In un recente congresso a Breslavia il noto biologo prof. Wettstein fece importanti comunicazioni sui risultati ottenuti nel campo delle culture sperimentali presso l'Istituto berlinese per il progresso delle Scienze. Fino ad ora gli esperimenti di coltura delle piante hanno avuto per oggetto l'incrocio e la selezione. Si era, ad esempio, riusciti a creare un nuovo prezioso cereale dall'incrocio della segale col grano e, mediante la selezione, ad ottenere da migliaia di piante di lupino amaro una varietà di lupino dolce. Le ricerche si orientano ora verso la coltivazione di piante giganti per mezzo delle radia-

---

1) Lo *Stuka* è il veloce e micidiale aeroplano che, avvistato il nemico, o giunto sugli obiettivi militari, si getta in picchiata *(Sturzflug)* per lanciare le grosse bombe. La parola è formata dalle sillabe iniziali delle componenti d'un lungo vocabolo: *Sturzkampfflieger*, cioè l'aviatore di guerra che si getta in picchiata.

zioni ultraviolette e Röntgen e l'assoggettamento delle piante a vere scosse di freddo e di fame. Per lungo tempo gli esperimenti non ebbero risultato; i prodotti ottenuti erano di minor pregio di quelli naturali. Ma ora si è giunti al successo; si è giunti, cioè, a influenzare le qualità ereditarie delle piante, facendo specialmente operare le qualità che presiedono allo sviluppo dell'organismo vegetale. I mezzi usati sono quelli citati e il succo del colchico. L'importanza di questi esperimenti, compiuti su molte specie di piante è, dal punto di vista pratico, enorme. Per esempio, è già possibile in Germania utilizzare il pioppo gigante, invece delle foglie di patata, per la produzione della lana fiocco. Il pioppo gigante, che può essere tagliato a due anni, cresce su qualunque terreno, anche il più ingrato, e il suo rendimento in legno è sestuplo di quello del pioppo comune.

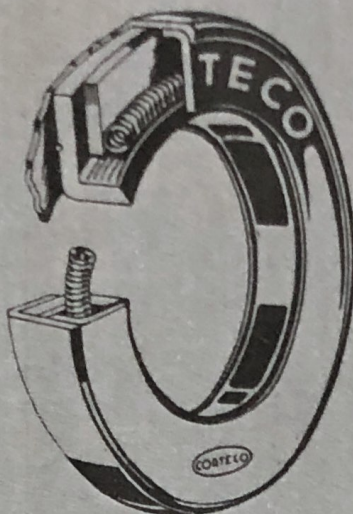
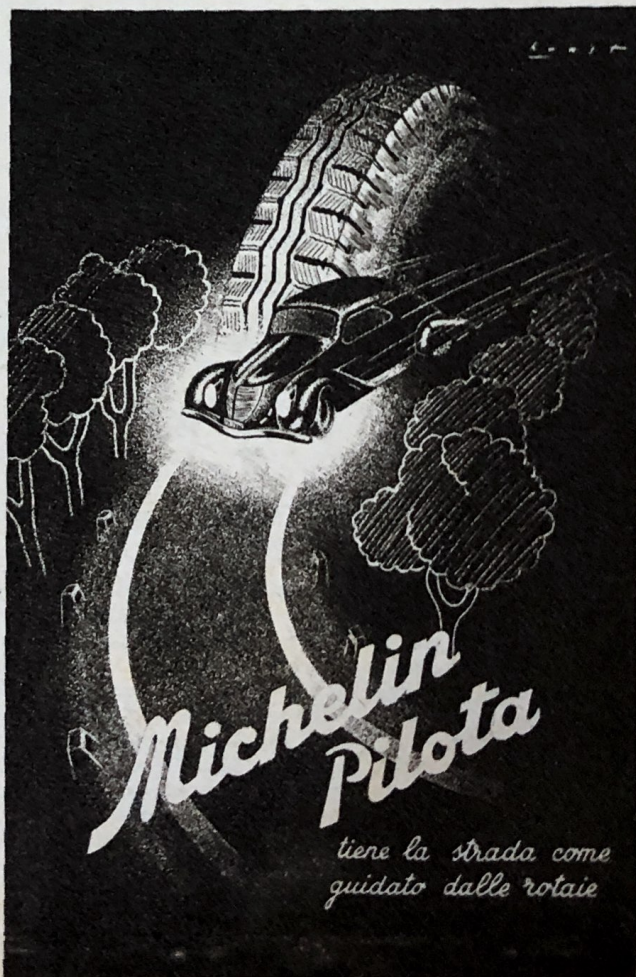
Notizie brevi

Anche la Germania si è data a coltivare la paprica, e non soltanto perché ottima droga, ma specialmente in considerazione del suo alto contenuto vitaminico. Una estesa coltivazione se ne è iniziata nella provincia di Assia-Nassau, con circa 2 milioni di piante. Esse non verranno utilizzate verdi, ma dovranno maturare fino a raggiungere la caratteristica colorazione rosso fuoco.

Il tetto è l'opposto della cantina. Invece del buio, della umidità e della temperatura costante si ha in esso una intensa insolazione, unitamente a fortissimi sbalzi di umidità e di calore. Eppure anche sul tetto si può far invecchiare il vino! Si tratta di una vecchia pratica ancora in uso in qualche zona delle colline fiorentine e senesi. Il vino rosso dell'annata, senza « governo », viene posto, in maggio, in bottiglie di vetro scuro chiuse con buoni sugheri bolliti e legati con spago. Tali bottiglie vengono poste per un anno sul tetto col tappo verso il basso in file regolari o a spina di pesce. Avendo l'avvertenza di non riempirle completamente, le rotture non superano il 3%. L'anno appresso il vino viene rimesso in botte per tre mesi; divenuto così ben limpido, si rimette in bottiglie tenute stese orizzontalmente in qualsiasi stanza a temperatura normale. Il « vin del tetto » si conserva per anni e anni mantenendo un color viola sbiadito e accentuando con ciò una qualità del Chianti vecchissimo.

Fino a pochi anni fa per la refrigerazione delle derrate alimentari ci si serviva di temperature aggirantisi intorno ai 6 gradi centigradi. Ora i tecnici mostrano di rivolgersi a temperature bassissime, con evidenti successi: dopo mesi e mesi di conservazione, i generi alimentari, frutta, pesci, verdure ed anche grassi, volatili, carni, uova, ecc., si presentano freschi come al momento della refrigerazione. In Germania questo nuovo sistema si va diffondendo rapidamente. Nel 1939 con esso vennero già conservate alcune migliaia di tonnellate di alimenti. Nel corso di quest'anno si avranno in esercizio oltre cento impianti, che potranno refrigerare da 200 a 400 tonnellate al giorno di alimenti.

Ecco le più usate sigle tedesche con il loro significato: S. A. (*Sturm-Abteilung*): Sezione d'assalto – S. S. (*Schutz-Staffel*): Reparto di truppe di protezione – N. S. K. K. (*National-Sozialistisches-Kraftfahrer-Korps*): Corpo degli automobilisti nazisti – R. L. B. (*Reichs-Luftschutz-Bund*): Protezione antiaerea – D. I. N. (*Deutsche-Industrie-Normen*): Norme per l'industria tedesca – H. J. (*Hitler-Jugend*): Giovani hitleriani – D. A. F. (*Deutsche-Arbeits-Front*): Fronte tedesco del lavoro – K. d. F. (*Kraft durch Freude*): Dopolavoro nazista. E, più usata di tutte, la sigla H. H. (*Heil Hitler!*): Viva Hitler!

Nei velivoli moderni è necessaria una piccola centrale per il fabbisogno di corrente elettrica. Il massimo apparecchio tedesco per il traffico civile, lo « Ju. 90 », ha bisogno di non meno di 6500 Watt per alimentare i circa 1000 apparecchi elettrici che si trovano a bordo. Il peso dell'equipaggiamento elettrico è di 500 kg., cioè circa quanto pesava un apparecchio turistico subito dopo la guerra mondiale.

COMUNICAZIONI

Viaggi gratuiti o a riduzione per i congiunti di militari degenti per ferite riportate in guerra.

Il *Bollettino Commerciale delle F. S.* del 22 luglio pubblica le norme relative a questa concessione eccezionale accordata ai genitori, moglie, figli, fratelli e sorelle che si recano a visitare il militare ricoverato per ferite riportate in qualsiasi settore della guerra od anche visitare la salma, se il militare sia deceduto in seguito alle ferite stesse. Nel caso di congiunti indigenti è concessa la gratuità del trasporto in 3ª classe; in altri casi si applica la riduzione del 50% per qualsiasi classe.

I documenti per ottenere la gratuità o la riduzione sono rilasciati dalle stazioni dei RR. CC., o, in mancanza, dal Podestà. Le facilitazioni sono limitate ad un solo viaggio di andata-ritorno e a non più di due persone di famiglia. I biglietti hanno una validità massima di giorni 60.

Vantaggi della comunicazione tra il Piemonte e la Riviera ligure per la via di Breglio.

Il possesso italiano del tratto che, a sud di S. Dalmazzo di Tenda, passando per le due località di Fontana e Breglio, conduce a Piena, avrà il vantaggio di migliorare enormemente le comunicazioni tra Torino e Cuneo da una parte, fra Ventimiglia e le altre località della Riviera vicine a Ventimiglia, dall'altra. Così avrà nuovo e più forte impulso la comunicazione diretta tra Cuneo e Ventimiglia e da oltre per oltre.

Finora, per poter transitare su questo percorso occorreva che il viaggiatore fosse munito di passaporto o di speciale lasciapassare e si sottoponesse a tutte le consuete formalità dei transiti internazionali.

Il pubblico era perciò costretto a deviare verso Savona, con perdita di tempo e aumento di spesa.

Tengasi presente che:

per i viaggiatori provenienti da Torino, la via di Breglio è più breve in confronto di quella di Savona fino alla stazione di S. Lorenzo al Mare;

per i viaggiatori provenienti da Cuneo, la via di Breglio è più breve in confronto di quella di Savona fino alla stazione di Andora.

I casi massimi di svantaggio della via di Savona, sono rappresentati dai viaggiatori che da Torino e da Cuneo dovevano recarsi a Ventimiglia, come può rilevarsi dal seguente confronto:

	Via Breglio	Via Savona	
Torino-Ventimiglia . .	Km. 185	Km. 254	+ 69
Cuneo-Ventimiglia . . .	» 96	» 205	+109

Nuove norme per la riscossione dei vaglia e degli assegni.

Nel nuovo regolamento generale dei servizi postali, andato in vigore il 1° luglio u. s., sono contenute nuove disposizioni per quanto si riferisce alla riscossione dei vaglia e degli assegni localizzati. L'esibitore di un titolo per somma superiore alle L. 10.000 deve essere reperibile nel luogo e personalmente conosciuto dall'ufficiale pagatore; in caso contrario occorre o l'intervento di altra persona, avente i predetti requisiti, che sia solvibile, e che garantisca la regolarità dell'operazione, oppure l'autenticazione fatta da un notaio o da altro pubblico ufficiale competente. Per le somme che non superino le L. 10.000 è ammesso l'accertamento dell'identità personale del percipiente mediante esibizione di tessera postale di riconoscimento, o di passaporto, porto d'armi, ovvero di libretto ferroviario rilasciato agli impiegati civili e militari dello Stato. Per le somme infine che non superino le L. 1000 sono ammessi anche i certificati di iscrizione di pensione, rilasciati ai pensionati dello Stato, nonché le tessere rilasciate da enti pubblici e privati le quali rechino oltre alla fotografia degli intestatari, resa insostituibile da un bollo a secco, anche la loro firma, e che siano convalidati da chi rappresenta l'ente. Naturalmente deve essere cura degli enti d'essere compresi nell'elenco delle tessere valide all'autenticazione, presentando all'uopo tutti i relativi documenti e le necessarie garanzie all'Amministrazione postale.

Pieghi di stampe soggette a diritti di confine.

Con l'entrata in vigore della Legge 20 marzo 1940-XVIII, n. 253, con la quale sono state apportate aggiunte e modificazioni al Repertorio per l'applicazione della tariffa generale dei dazi doganali, sono attualmente esentate da diritti di confine le stampe indicate qui di seguito: 1) Carte geografiche, idrografiche, orografiche, geologiche, marine e simili, stampate in lingue estere, su carta o su cartone, in fogli sciolti o in atlanti semplicemente cuciti; 2) giornali di data recentissima, anche illustrati e di mode, con qualunque procedimento tecnico sia ottenuto il testo, stampati in lingua estera, nonché i giornali di data recentissima diversi da quelli illustrati e di mode, con testo ottenuto con qualunque procedimento; 3) musica stampata o litografata in fogli e in fascicoli sciolti o legati alla rustica o alla bodoniana; 4) libri stampati in lingua estera con testo ottenuto con qualunque procedimento tecnico, sciolti o legati alla rustica o alla bodoniana, con copertina di cartone, anche se ricoperti interamente di carta o di tela e col titolo stampato all'esterno della copertina; 5) libri stampati in qualunque lingua, rilegati o non, importati per posta, sottofascia, fino al peso di 2 kg.

Telegrammi diretti in Russia.

Le tasse per parola in franchi-oro per i telegrammi diretti in Russia via Ital-Radio e via Germania sono state così ridotte dal 1° agosto u. s.:

Telegrammi ordinari, 0,475; telegrammi di stampa, 0,2375; telegrammi-lettera «ELT», 0,2375.

Pacchi per la Slovacchia e per la Norvegia.

È stato ripristinato il servizio pacchi ordinari a destinazione dei predetti Paesi con le seguenti tariffe:
Slovacchia: L. 8,75; 11,25; 13,75; 26,25; 38,15; 51,25;
Norvegia: L. 10,50; 19,25; 35,75; 56,20; 74,95;
rispettivamente per i pesi di kg. 1, 3, 5, 10, 15, 20 per la Slovacchia e kg. 1, 5, 10, 15, 20 per la Norvegia. A destinazione di quest'ultimo Paese sono ammessi anche i pacchi urgenti fino a 10 kg. con le tasse rispettivamente di L. 18; 31,35; 60,70, per i pesi di 1-5 e 10 kg.

FRA I LIBRI

"Aria d'Italia".

È una serie di grossi fascicoli lussuosissimi in grande formato (Edizioni Daria Guarnati – via Delleani 2 – Milano) che vogliono presentare «l'Italia attraverso il colore, lo spirito che il tempo, il clima, gli uomini hanno steso sull'Italia: un che di astratto definibile soltanto dai poeti, nato in millenni di concrete azioni e di costruttivi pensieri, di opere levate al cielo come altari e di generose lezioni rivolte al mondo». I due fascicoli finora pubblicati (L. 50 ciascuno, estero L. 60), riuniscono brani di immagini, pagine di cose nostre, colori, caratteri di vita e di anime, con un'arte e una tecnica forse mai raggiunte in Italia finora. Tra i collaboratori ricorrono nomi come Corrado Pavolini, Giorgio De Chirico, Curzio Malaparte, Leonida Rèpaci. Ogni pagina è una sorpresa. Parole poche, ma figure e colori a dovizia.

"La guerra sui mari".

L'editore Zanichelli va pubblicando una *Storia dell'arte militare moderna*, affidata alla direzione del generale A. Cabiati e dedicata da un gruppo di studiosi – tutti soldati – al Principe Umberto di Piemonte. La serie ha lo scopo di far «comprendere la guerra attraverso lo studio dei suoi protagonisti, porre in rilievo lo spirito di un condottiero attraverso un'azione tattica da esso concepita».

Abbiamo sott'occhio il volume XIII, dedicato a *La Guerra sui Mari* (sec. XIX e XX), dell'ammiraglio Guido Po (quasi 400 pagine in 8°, con tavole e carte nel testo e fuori testo, L. 30). Il libro comprende il periodo che va da Napoleone I agli inizi della grande guerra e ai più recenti miracoli della tecnica navale. La spedizione francese in Egitto (1799), Nelson, le battaglie di Abukir e di Trafalgar; l'introduzione del vapore come forza motrice delle navi; la nascita della torpediniera e del sottomarino, le navi che trasportarono i Mille da Quarto a Marsala, Lissa, e poi le operazioni navali di tutte le guerre che si successero dal 1860 in poi sui mari di ogni continente, in particolare durante il conflitto mondiale 1914-1918 e i prodromi di quelle ora in corso, sono qui storicamente ricostruiti nella strategia e nella tattica, nella dottrina e nei mezzi bellici in continua evoluzione, col necessario sussidio di tavole dimostrative.

Il "Dizionario di politica".

Edito dall'Istituto della Enciclopedia Italiana, è uscito, in quattro volumi di grande formato e di più che 3000 pagine complessive, il *Dizionario di politica*, a cura del Partito Nazionale Fascista (Roma, anno XVIII), «al fine – dichiara la *Premessa* di Ferdinando Mezzasoma, Vice Segretario del Partito – «della preparazione culturale e spirituale delle nuove generazioni del Littorio» e per esprimere «nel suo complesso, i valori morali e culturali nei quali il Fascismo crede e per i quali opera e combatte».

Biografie di fascisti non appaiono nell'opera: vi appare solo il nome di *Benito Mussolini*, «nella cui vita eroica si assommano la forza, il valore, la capacità e la fede di tutto il popolo italiano e fascista».

L'opera non poteva limitarsi ad illustrare teorie e tendenze, ma ha pure investito tutti i problemi e le cose che interessano le relazioni fra gli individui e le nazioni, essendo questo – in senso largo – l'oggetto della politica. Attesero al lavoro di coordinamento e di redazione Guido Mancini, Antonino Pagliaro, Giuseppe Martini, e collaborarono alle esigenze tecniche del lavoro l'Istituto Poligrafico dello Stato, che ne assunse la stampa. Carte nel testo e numerose a colori fuori testo, uscite dall'Ufficio Cartografico della Consociazione Turistica Italiana, il-

lustrano i più eminenti problemi di geografia politica. Allo svolgimento di ogni voce, collocata in ordine alfabetico, seguono la relativa bibliografia e la firma del compilatore, a garanzia sicura del valore che si deve attribuire alla trattazione di ogni singolo argomento.

G. MICHELI – *Documenti intorno al Monte Penna*. Pag. 24 con illustraz. – *Il Castello di Santo Stefano alla luce di nuovi documenti*. Pag. 16. Tip. Esposito. Chiavari 1940-XVIII.

QUADERNI DELLA «GIOVANE MONTAGNA» – GIUSEPPE MICHELI – *Il Monte Penna*. Con altri scritti di vari Autori. Pag. 52 con illustraz. 1937-XVI. L. 6; P. FERRARI – *Vecchia Pontremoli (Scorci e figure dell'Ottocento)*. Pag. 49 con illustraz. 1938-XVI; STEFANO FERMI – *La Rocca di Bardi*. Pag. 16 con illustraz. 1938-XVI; PROSPERO SIMONELLI – *L'Oratorio di S. Maria Maddalena sul Monte Ventasso*. Pag. 7 con illustraz. 1938-XVI; T. MAESTRI, *Il Castello di Borgotaro*. Pag. 6 con illustraz. 1938-XVI; A. BRIAN – *Per la valorizzazione turistica dell'Alto Appennino Ligure-Piacentino*. Pag. 7 con illustraz. 1938-XVI; GIUSEPPE MICHELI – *Un'isola floristica nella montagna parmense*. Pag. 6 con illustraz. 1939-XVII; ALESSANDRO BRIAN – *Laghi invecchiati del nostro Appennino*. Pag. 4 con illustraz. 1939-XVII; NICOLA ZUCCHI-CASTELLINI – *Palazzi e case Pontremolesi*. Pag. 11 con illustraz. 1939-XVII; UBALDO FORMENTINI – *Il monastero regio di S. Giovanni di Pontremoli*. Pag. 10. 1940-XVIII; ADRIANO GIMORRI – *«Al Cimone»*. Pag. 8 con illustraz. 1940-XVIII. Ed. «La Giovane Montagna», Parma.

FRANCO NATALI (INDES) – *Come si dice in italiano?* Vocabolarietto autarchico. Pag. 92. Edizione di «Bergamo Fascista», 1940-XVIII. L. 5. Le richieste, accompagnate dall'importo di L. 5,25, devono essere indirizzate all'Istituto Italiano d'Arti Grafiche di Bergamo.

G. REDAELLI – *Guida delle villeggiature italiane «Milano in campagna»*. Pag. 358 con illustraz. Edizione 1940-XVIII, Milano (Foro Bonaparte 18). L. 6.

MINISTERO DELLE COMUNICAZIONI – ISPETTORATO GENERALE FERROVIE TRAMVIE AUTOMOBILI – *Dati statistici per il biennio 1937-1938*. Vol. I: *Ferrovie concesse all'industria privata e tramvie estraurbane*. Pag. 298. Vol. II: *Servizi automobilistici estraurbani*. Pag. 545. Vol. III: *Servizi vari*. Pag. 262. Vol. IV: *Carte geografiche ed elenchi degli esercenti le autolinee*. 20 carte. Istituto Poligrafico dello Stato, Roma 1939-XVIII.

ALDO SESTINI – *Geografia per le scuole medie superiori*. Pag. 340 con illustraz. Casa Editrice Felice Le Monnier, Firenze 1940-XVIII. L. 16.

COMMERCIO ESTERO E TURISMO – *Annuario delle Camere di Commercio Italiane all'Estero*. Sesta edizione 1940-XVIII. (Ufficio Camere di Commercio Italiane all'Estero, presso la Camera di Commercio Italiana per la Svizzera, in Zurigo. Ufficio Corrispondente per l'Italia, via Donatello 36). Ed. Antonio Cordani S. A., Milano. Italia L. 100 (Estero L. 120). Per i Soci della C.T.I. L. 80 anziché L. 100.

MARE NOSTRUM – Vol. I: *Quel che la Francia deve e non ha dato a Roma e all'Italia*. Pag. 44 con illustraz. f. t.; vol. II: *I moderni Cartaginesi*. Pag. 44 con illustraz. f. t.; vol. III: *Africa Romana e Tunisia Italiana*. Pag. 39 con illustraz. f. t. A cura dell'Istituto di Studi Romani, Roma 1940-XVIII. Ciascun volumetto, L. 1

ENTE PROVINCIALE PER IL TURISMO DI MODENA – E. P. VICINI – *La cultura modenese dal Medioevo al Risorgimento*. Pag. 74. Società Tipografica Modenese, Modena 1940-XVIII.

LA NOSTRA COPERTINA

Il dipinto riprodotto sulla copertina di questo numero de «Le Vie d'Italia» è opera del pittore professor Edgardo Rossaro e rappresenta uno dei più tipici vicoli saraceni di Varigotti, la frazione di Finale Ligure che trovasi disseminata lungo le strade fra la stazione e il piccolo capo omonimo. Numerose in questo ridente paese della Riviera Ligure sono le case a tetto piano di tipo orientale.

CONSOCIAZIONE TURISTICA ITALIANA

CORSO ITALIA, 10 – MILANO

QUOTE D'ASSOCIAZIONE

Soci annuali	L. **22,70**	(più L. 2) tassa di ammiss.)	(Estero L. **32,70**)
Soci quinquennali	L. **112,50**		(Estero L. **163,50**)
Soci vitalizi	L. **357,—**		(Estero L. **510,—**)
Soci vitalizi fondatori della Sede	L. **460,—**		(Estero L. **612,—**)

Per i versamenti nel Regno: CONTO CORRENTE POSTALE N. 3/98 MILANO

Statistica dei Soci al 31 luglio 1940-XVIII

Soci annuali che avevano pagato la quota al 31 luglio 1940 .		N. 145.148
Nuovi Soci annuali		» 14.160
Soci vitalizi inscritti al 31 dicembre 1939	N. 262.950	
Nuovi Soci vitalizi.	» 2.320	
Soci vitalizi in corso di pagamento rateale . . .	» 4.263	
		N. 269.533
		N. 428.841
Presumibili rinnovi di Soci che, già inscritti nel 1939, non pagarono ancora la quota 1940, e presumibili nuove inscrizioni		» 1.700
Totale Soci		N. 430.541

ABBONAMENTI ALLE RIVISTE DELLA C. T. I.

Abbonamento a **Le Vie d'Italia:**
Italia, Impero, Albania, Possed. e Col.: Annuale L. **26,–** Estero L. **46,–**
Semestr. L. **13,–** Estero L. **23,–**

Abbon. annuo cumulativo a **Le Vie d'Italia** *e* **Le Vie del Mondo:**
Italia, Impero, Albania, Possed. e Col.: Annuale L. **75,–** Estero L. **114,–**

Direttore: Sen. CARLO BONARDI
Direzione e Amministrazione: CONSOCIAZIONE TURISTICA ITALIANA - Milano, Corso Italia, 10
Redattore Capo Responsabile: Dott. ATTILIO GERELLI
Rizzoli & C. - Anonima per l'Arte della Stampa - Milano, Piazza Carlo Erba, 6

PREZZO DEL FASCICOLO L. 2,50